Derleyenler
ORHAN BERENT - MURAT KORALTÜRK

İskeleye Yanaşan...

Denizler, Gemiler, Denizciler

MEMLEKET iletişim KİTAPLARI

Derleyenler
ORHAN BERENT - MURAT KORALTÜRK

İskeleye Yanaşan...

İletişim Yayınları 1882 • Memleket Kitapları 22
ISBN-13: 978-975-05-1195-0
© 2013 İletişim Yayıncılık A. Ş.
1. BASKI 2013, İstanbul

EDİTÖR Tanıl Bora - Müge Karahan
DİZİ KAPAK TASARIMI Ümit Kıvanç
KAPAK Suat Aysu
KAPAK FOTOĞRAFI Eser Tutel Arşivi'nden
UYGULAMA Hüsnü Abbas
DÜZELTİ Mert Tokur
BASKI ve CİLT Sena Ofset · SERTİFİKA NO. 12064
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok 6. Kat No. 4NB 7-9-11
Topkapı 34010 İstanbul Tel: 212.613 03 21

İletişim Yayınları · SERTİFİKA NO. 10721
Binbirdirek Meydanı Sokak İletişim Han No. 7 Cağaloğlu 34122 İstanbul
Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58
e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

Derleyenler
ORHAN BERENT - MURAT KORALTÜRK

İskeleye Yanaşan...

Denizler, Gemiler, Denizciler

iletişim

İÇINDEKILER

Sunuş
MURAT KORALTÜRK - ORHAN BERENT 9

Deniz, gemi ve sanat

Minik modelleri ile koskoca gemiler
AHMET GÜLERYÜZ 13

Edebiyatımızda deniz ve içimizin sönmeyen yangını
ÇİMEN GÜNAY-ERKOL 23

Gemiler geçer şarkılarımdan:
Memleket müziğinde gemi, vapur ve diğerleri...
MURAT MERİÇ 47

Türk sinemasının deniz yolculukları...
ALİ CAN SEKMEÇ 59

Deniz şehirleri

Boğaziçi'nin balıkları
EROL ÜYEPAZARCI 79

Altmış yıl öncesinin ada vapurlarında yolculuk
AVADİS HACINLIYAN 89

Dünyanın en zorlu doğal su yolu:
Boğaziçi'nin vapurlar ile mücadelesi
SÜLEYMAN FARUK GÖNCÜOĞLU 97

Bundan 40 sene evvel Boğaziçi'ne,
"Hisar"a doğru bir vapur yolculuğu
İBRAHİM AKIN KURTOĞLU 103

Boğaziçi yalıları ve Boğaziçi vapurları
MUSTAFA NOYAN 117

İstanbul vapurlarına ismi verilenlerin hikâyesi
MUSTAFA NOYAN 127

İzmir Körfez vapurları
ORHAN BERENT 137

Denizciler

Yakınçağ Osmanlı denizciliği ve Karadenizliler
KAORİ KOMATSU 161

Ankara *gemisinin efsane süvarisi: Kaptan Şefik Gogen*
OSMAN ÖNDEŞ 175

Ahırkapı Feneri ve Lik ailesi
ALİ BOZOĞLU 187

Gemiyle yolculuk

Gemiyle yolculuk
ÖMER BOZKURT 197

Adı güzel kendi güzel Gülcemal
ERTAN ÜNAL 219

Tarsus *ve Amerika*
GÖKHAN AKÇURA 227

Posta gemileri
OKTAY SÖNMEZ 245

Mavi yolculuğun gayıkları ve teğneleri
RÜŞTÜ TEZCAN 249

Bir efsane gemi: Cutty Sark
KEREM COŞKUNER 279

Deniz kültürü üzerine

Deniz kültürü ve amatör-sportif denizcilik
SEZAR ATMACA 287

Tarihî denizcilik sözlüklerimiz
MUSTAFA PULTAR 307

Taşranın en batısı olarak Gökçeada
MAHİR ÜNSAL ERİŞ 315

Deniz, siyaset ve ekonomi

Gemiler, isimler: "Hatıramdan hayalini istesen de silemezsin"
MURAT KORALTÜRK 327

Osmanlı Devleti'nde deniz sigortacılığı
FATİH KAHYA 337

Milli iktisat politikalarında süreklilik: Kabotaj meselesi
ARZU VARLI 349

Deniz ulaştırma tarihimizin en büyük felaketi: Üsküdar faciası
ATİLLA ORAL 369

Gemi yapmak

Teknelerdeki sır, denizlerde son yüzyıl
OSMAN KADEMOĞLU 381

Gemi sanayi tarihimiz
ALİ CAN 389

YAZARLAR 401

Sunuş

MURAT KORALTÜRK - ORHAN BERENT

Sanırım okurlar bu kitabı veya bu kitabın üretilmesinin arkasındaki isteği *Memleket Kitapları*'ndan daha önce çıkmış olan *Tren Bir Hayattır* ve *Memleket Garları* kitaplarına borçlular. Trenler, tren yolculukları ve garların hayatımızdaki yerine dokunan bu kitapların ardından bir başka dokunaklı nesne olan gemiyi ve bir başka hülyalı âlem olan denizi konu edinen bu kitabı hazırlamak için Tanıl Bora'nın teşviki ile yola çıktık.

Bu satırların yazarları denize ve gemilere olan tutkulu aşklarını, hatta yangınlarını ulaşabildikleri kadar çok kalemin söndürmesini ümit ederek bu kitabın her bir bölümüne yazıları ile hayat veren yazarlara ulaştılar. Kitapta bir araya gelmek için bize gelen yazılar "içimizdeki yangını söndürmek" bir yana, bu yangını daha da artırdı. Dileriz bu kitap, okuyanların da içlerindeki yangını söndürmez. Hatta henüz bu yangına tutulmamış, nice deniz-gemi tutkusundan mahrum ve masum yürekte de bu yangını ateşler.

Kimi okurlar şuncacık kısa bir sunuş yazısında bu kadar çok "tutku", "yangın" gibi erkek kaleminden çıkmış olduğu aşikâr ifadeleri abartılı bulabilirler. Bırakın bulsunlar. Bu öyle bir tutku ki, neden olduğu sarhoşluğu ve meramınızı ancak bu sözcüklerle anlatabiliyorsunuz. "Tutku, yangın" derken bir de "sarhoşluk" çıktı.

Denize, denizciliğe, ayrılmaz parçası olan gemilere, gemiciliğe dair tutkumuzu ifade etmek için daha fazla söz sarf etmeden, bu tutkunun sözcüklere döküldüğü kitabın içinde ne olduğunu kısaca anlatalım.

Siyasetten müziğe kadar çeşitli alanlarda ortak noktası deniz ve gemi konulu yazıların bir araya gelmesi ile ortaya çıkan kitapta bu yazıları tematik bölümlere ayırdık: *Deniz, Gemi ve Sanat; Deniz Şehirleri; Denizciler; Gemi ile*

Seyahat; Deniz Kültürü Üzerine; Deniz Siyaset ve Ekonomi ve *Gemi Yapmak*...

Neler yok ki içinde? Trenlerde olduğu gibi deniz araçlarının da minnacık modellerinin öyküsü, sinemamızdaki deniz sahneleri ve manzaraları, bittabii dünya şehri İstanbul'un boğazı ve Haliç'i, memleket edebiyatındaki deniz tasvirleri, müziğimizde denizlerin ve gemilerin çağrıştırdığı güzel duygular, deniz şehirlerinden İstanbul'un boğazında bir zamanlar çıkılan yolculuklar ve Adalar'a gidiş, bir başka deniz şehri İzmir'in vapurları, Boğaz balıklarının hikâyesi ve encamı, kendine özgü mimari tasarımlarıyla kıyılarımızı süsleyen yalılar, İstanbul vapurlarında bolca geçen özel isimler ve bu kişilerin hayat hikâyeleri, Boğaz'ın aman vermez akıntıları...

Hepsi bu mu, dediğinizi duyar gibiyiz. Elbette değil. Ahırkapı Feneri'nde hayatları geçen ve bu fenerle özdeş olmuş bir ailenin öyküsü, efsane gemilerimizden *Tarsus*'un Amerika yolculuğu, posta gemileri, gemiyle yolculuğun dayanılmaz cazibesi, efsane gemi *Cutty Sark*, mübadele gibi büyük bir yaşam trajedisinde bile yüksünmeden büyük hizmetler görmüş *Gülcemal*...

Ege'deki adalar içinde bizim diyebildiğimiz ama nedense bir türlü bizim olmasına katlanamadığımız ve ruhunu kovaladığımız Gökçeada, denizciliğin o kendine has jargonu ve denizcilik sözlüğü, sportif denizciliğin insana zevk veren ve diri tutan havası...

Her sene 1 Temmuz'da kutladığımız ve birçok kişinin önemini bilemediği kabotaj meselemiz, facialarn en büyüğü, milli vurdumduymazlığımızın ve bize bir şey olmazcılığımızın sebep olduğu 1958 Üsküdar faciası, denizlerdeki riske karşı alınan tedbirler, sigortacılık, gemilerle özdeşleşen isimler ve türlü nedenlerle isimleri değiştirilen gemiler, cennete yolculuğun diğer bir adı "Mavi Yolculuk" ve elbette gemi inşa tarihimiz, teknelerdeki sır, denizlerde son yüz yılımızın hikâyesi.

Evet dostlarım, hepsi bu kitapta. Acele edin demir alıyoruz birazdan. İster güvertede rahat bir şezlongda, ister kamaranızda yatağa uzanmış lombozlara vuran dalgaların sesini dinlerken, isterse de küpeşteye dirseklerinizi dayamış arada ufka kaçamak bakışlar atarak bu yolculuğa katılın. Bizden söylemesi.

Deniz, gemi ve sanat

Minik modelleri ile koskoca gemiler

AHMET GÜLERYÜZ

Zaman zaman dostlarla sohbet sırasında sormuşumdur, "Bu ülkede deniz var mı acaba?" diye. Evet, merak ediyorum.

Koskoca Asya kıtasının, şöyle bir parmağı gibi Batı'ya doğru uzattığı Anadolu yarımadasının etrafında hiç mi deniz yok.

Sadece ona kıyısı olan başka ülkelerin sahillerini mi kucaklıyor Karadeniz, Ege ve Akdeniz? Ya Marmara? Tüm kıyıları bize ait değil mi onun, bizim bir anlamda 'iç denizimiz' sayılmaz mı?

Çok iyi biliyorum ki hiç de öyle değil. Değil de, peki niye bu denizlerimiz bu kadar boş?

Gayet iyi hatırlıyorum, ülke nüfusunun henüz 10'lu milyonla belirtildiği yıllarda, o, 40'lar, 50'lerde bizim öz malımız olduğundan hiç mi hiç kuşkumuz olmayan denizlerimizi süsleyen, dolduran ve canlandıran nice ziynetimiz vardı.

Çektirmelerimiz nerede? Alamanalarımıza ne oldu? Haliçimizin güzelliği Karaköy, Eminönü sandalları nereye gittiler? Ya Kadıköylüleri Haydarpaşa'ya yetiştiren kayıklar?

Denizleri sevmediğimizi söylemek içimden gelmiyor ama, denizlere canlılık veren, bu güzellikleri de nasıl hafızalarımızdan silebilmişiz?

Gelelim, bu ufak, sevimli teknelerin büyüklerine, kocaman ağabeylerine, ablalarına. Nerelerde o, bizleri alıp da Karadeniz, Ege, Akdeniz limanlarına götüren, bazısı sülün gibi bembeyaz, bazısı da çok ciddi bir ifadeyle bordası simsiyah boyalı gemiler.

Evet, ne oldu onlara?

Nerelerdeler, niye kayboldular, tamamen olmasa bile, artık görünemeyecek kadar azalıp ortadan çekildiler. Neden?

Yoksa biz onları hiç mi sevmedik, güzelliklerini hiç mi fark edemedik?

Ayrıca, insanlık tarihi boyunca, binlerce yıldır bizlere sağladıkları yararları sanki unutuvermişiz gibi geliyor bana.

İstanbul gibi bir deniz kentinde, başka bir deyişle, yoğun ve canlı bir liman kentinde doğup büyümüş olmanın uyandırdığı duygular, insanın ister istemez, denize ve denizin irili ufaklı güzelliklerine daha başka, daha sıcak duygularla bakmasına neden oluyor herhalde.

Ve işte böyle duygularla dolu olunca insan onları hasretle arıyor.

Pekiyi, bu kadar yakındım, bu kadar hasretle andım da, keşiflerle insanlığın gelişmesinde son derece büyük katkıda bulunmuş olan, toplumsal kültürlerin tüm dünyaya yayılmasını sağlayan, başka ülkelere baktıkça gıpta etmekten ve hatta biraz da kıskanmaktan kendimizi alamadığımız, denizlerimizin bu vazgeçilemez süslerini yeniden hatırlamamız ve yeniden önemseyerek, sevebilmemiz için hiç mi çare yok.

Onları sevmek

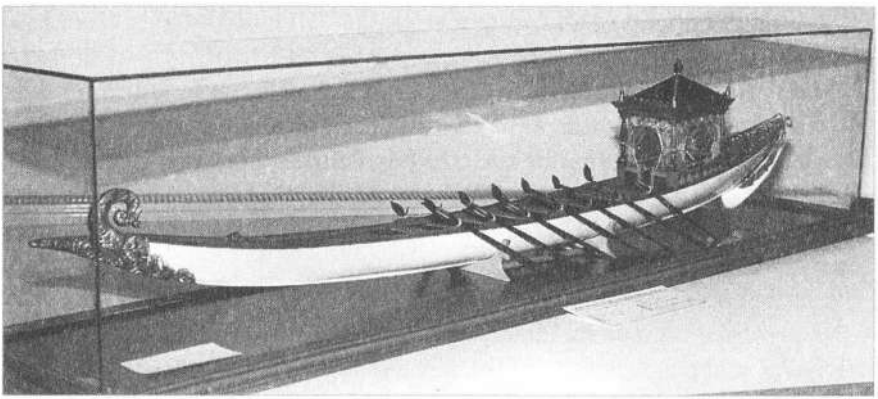
Gemiler, tekneler tarih boyunca, öyle veya böyle, insanların yüreğinde hep kendilerine özgü bir yer bulmuşlardır.

Kendileri de, kendileri kadar küçücük modelleri de...

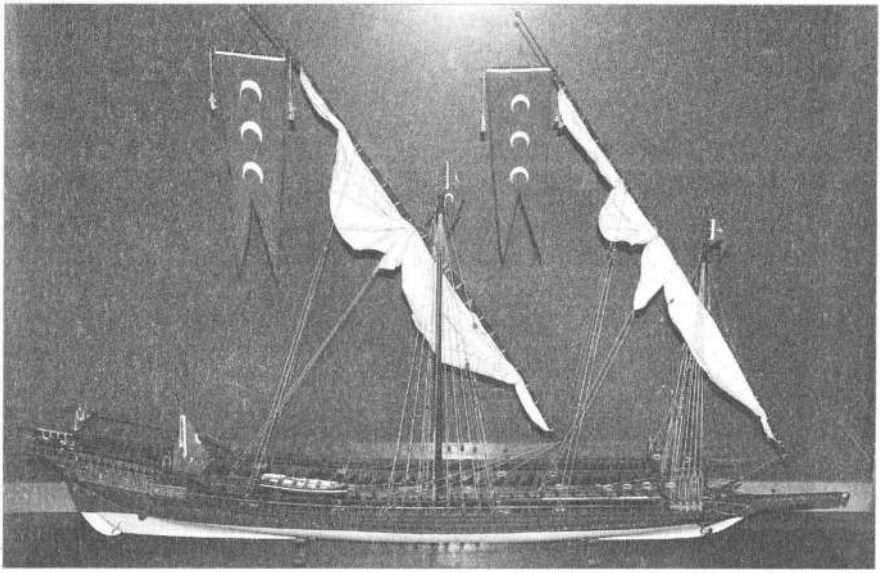
Bir Mısır firavunu, sonsuzluğa yapacağı yolculukta ona binerek güven içinde olmayı, cennete kolayca ulaşmayı ümit etmişti. Mezarına konulan minik model ona bu güveni sağlamaktaydı.

Yelken çağlarının, haftalar hatta aylar süren uzun okyanus yolculuklarında, bir tahta parçasını yontarak yaptığı küçücük sandal modeli o denizciye ne ufuklar göstermişti kim bilir?

17. ve 18. yüzyıl zindanlarındaki mahkûmlar çeşitli becerileri ile zindanların soğuk taş duvarları arasından kurtulup, fiziksel olarak daha yaşanabilir



Saltanat kayığı.



Bastarda.

ortamlara çıkmayı başardıkları gibi, yaptıkları modellerin yelkenlerinde özgür denizlerin esintilerini hayal etmediler mi?

O minik modellerin insan ruhuna seslendiklerine hiç kuşku yok. Ancak, bilimsel ilerlemeye ve denizciliğin gelişmesine büyük katkısını da göz önünde bulundurmamız gerekiyor.

Araştırmalarımızda bulabildiğimiz kaynaklara göre, 17. yüzyılın en gelişmiş denizci devletlerinden biri olan İngiltere'de bu minik model gemilerin, gemi inşa tekniğinin, dolayısıyla da denizciliğin gelişmesinde önemli rol aldığı bir bilimsel uygulama yapılmaktaydı.

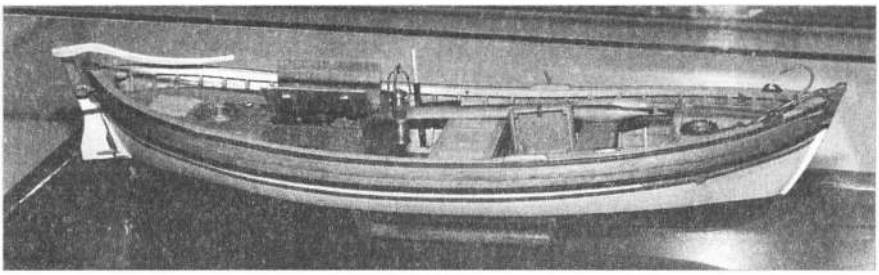
Donanmanın ihtiyacı olan gemilerin ölçekli olarak yapılmış küçük modelleri, ülkenin ileri gelen amirallik lordlarından oluşan bir komiteye sunulur ve tüm teknik özellikleri tartışılıp onayları alınırdı. Bu uygulamaya 19. yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde de rastlıyoruz.

Minik gemilerin, yani model gemilerin insan yaşamında kapladığı başka bir yeri de ihmal etmemek gerekiyor.

İnsanların denizciliğe, daha da önemlisi denize olan ilgilerini uyandırmak ve güçlendirmek...

Belki de en önemli yerdir bu.

Ortaçağ sonrası, bazı ülkelerin saraylarında, çoğunlukla Doğu'da olduğu gibi, Batı saraylarında da rastladığımız oyuncak amaçlı gemi modelleri



Olta sandalı.

bulunmaktaydı. Bunların, çocuk veya genç prenslerin denize olan ilgilerini güçlendireceği düşünüldüğü için özenle üstünde durulurdu.

Ve çocuk yaşta uyanan bu ilgi, şüphesiz, gelecekte yönetecekleri ülkelerinin denizlere yönelik çıkarlarını korumaya alışmaları için de gerekliydi.

Bizim, biraz da haksızca "deli" diye nitelediğimiz Rus çarı Büyük Petro'nun çocukluğunu ve gençliğini hatırlamaya çalışırsak, onun küçük sandalının Rusya'nın denizcilikte büyük atılımlar yapmasındaki rolünü fark edebiliriz.

Yıldız Sarayı'nın küçük havuzunda, ufak yaştaki şehzade ve sultanların da havuz kenarından seyredebilecekleri ve hatta binebilecekleri gibi minik yelkenlilerin fotoğrafları hatırlanabilir.

Bu noktada, sanırım kendimi, yaşamımdan bazı küçük kesitlerle örneklemem yararlı olur.

40'lı yıllarda, şehrin o henüz bozulmamış sessizliğinde, Cağaloğlu'ndaki evimizden duyulan vapur düdükleri hâlâ kulağımdadır. En tiz olanından, onun peşine birkaç mavnayı takmış bir römorkör olduğunu anlardık. Köprü'den kalkan Kadıköy, Haydarpaşa ve ada vapurlarınınki de daha farklıydı. Seyrek de olsa koca *Ankara*'nın o kalın düdüğü gelirdi kulağımıza.

Aşağı yukarı her cumartesi, büyüklerimizi ziyaret etmek için yaptığımız Köprü-Kadıköy vapur yolculukları, *Bağdat* veya *Basra*, hangisi olduğunu şimdi hatırlayamadığım yandan çarklıların, makine dairesinin yanından geçerken burnuma gelen makine yağı ile karışık o kömür kokusu.

Lise yıllarının unutulmaz izler bırakan anılarından biri, sınıflarımızın, limana bakan pencerelerinden görünen manzaradır. Sanki canlı bir yaratık gibi devamlı hareket halinde olan limanı seyrederken az mı azar işitmiştik hocalardan.

Deniz ve gemilerle haşır neşir olmamda derin etkisi bulunan bu dış sebeplerin yanı sıra, evimizin içi de bir başka alemdi. Misafir odasındaki semaverin üstünde bir koca Yavuz modeli.

Oturma odamızda, sürgülü camlı büfenin içinde iki karış boyunda bir şilep ve onun yarısı kadar bir minik römorkör.

Arkada, sandık odası gibi bir yerde de direği benim boyumu aşan bir şarpi. Ve ayrıca dolabın üzerinde biri büyük, diğeri daha küçükçe kahverengi cilalı iki sürat motoru modeli...

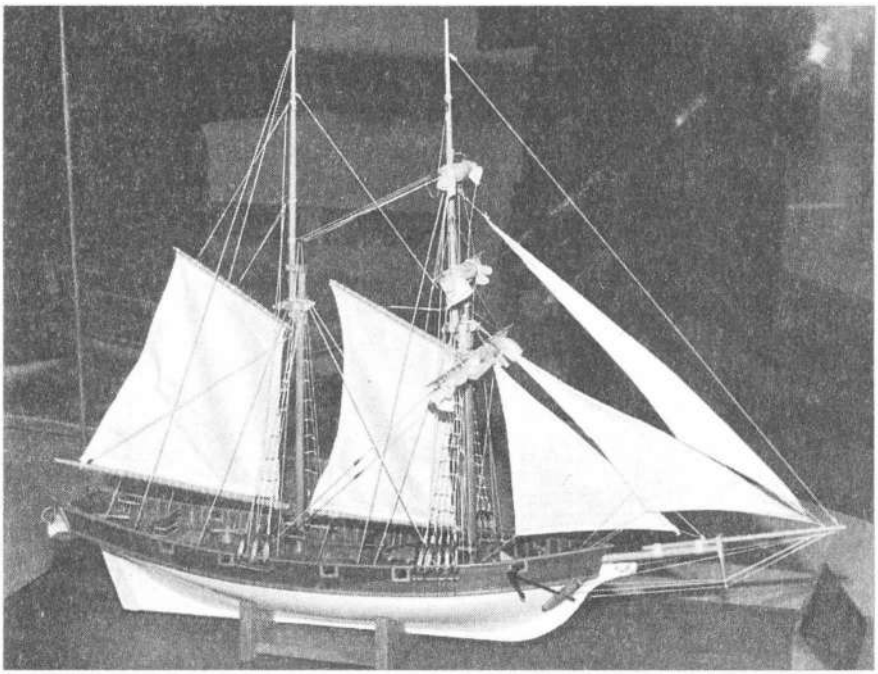
Onlara bol bol bakabilirdik, hatta el sürmemize de birazcık izin vardı ama çokça kurcalayamazdık. Fakat ne beis, dilediğimiz kadar hayal kurabiliyorduk ya.

O model Yavuz'un güvertesinde az mı gezip dolaştım. Toplarını çevirip ateş edişini, o gümlemeyi hep kulağımda hissettim. Ya o parmağım boyundaki minik filikaları.

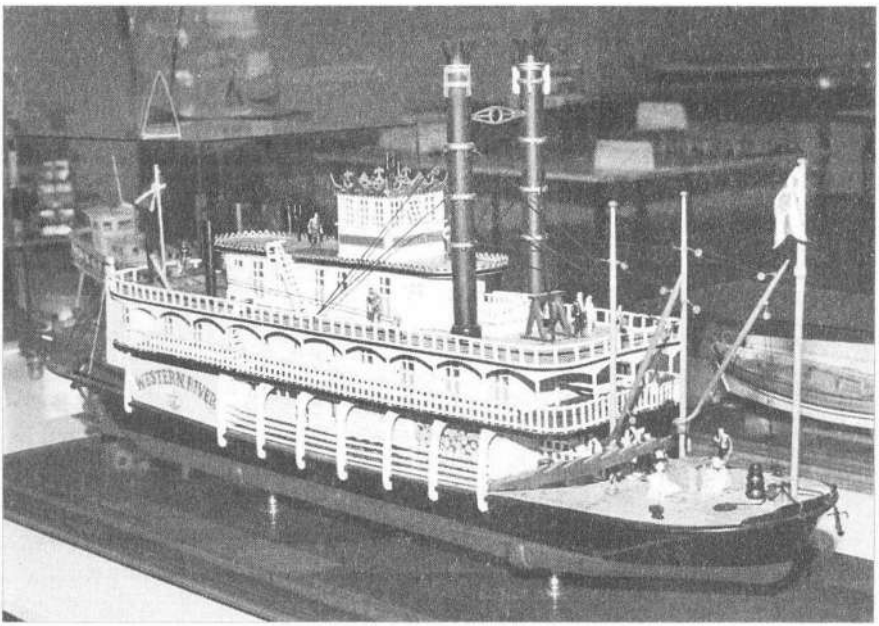
Onlu yaşlarda, ruhunda büyümeye, gelişmeye çalışmanın savaşını veren bir çocuk, herhalde bir modeli de seyrederken hayalleriyle bir yerlere yolculuklar yapacaktı.

Limanda her gün gördüğüm, bacasını kırıp da Köprü'nün altından geçen römorkörlerle, camlı dolabın içindeki minik römorkörü eşleştirmemi ve onun küçücük güvertesindeki hayalî yolculukları nasıl unutabilirim.

Bir gün, aşağıya, Ahırkapı'ya inmiştik. Sanırım harpten birkaç yıl sonraydı. O gün, direğinin boyunun hâlâ benden uzun olduğunu hatırladığım mo-



Brigantine.



Misisippi *vapuru.*

del şarpiyi alayı vala ile denize indirdik. Ne o günü ne de kırık dökük bir halde hâlâ bende olan sürat motorunu Gülhane Parkı'ndaki havuzda yüzdürdüğümüzü hiç unutmam.

Makine mühendisi olan babamızın yaptığı ve etrafını dolduran modeller, bu minik gemiler ve onlarla yaşadığım anılar sanırım ki, gözümde olduğu kadar, gönlümde de önemli bir yere oturdular. Bugün içimi kaplayan deniz ve gemi sevgisinin oluşumunda çok büyük katkı payına sahiptirler.

Daha sonrası mı? Babamın tıraş makinesinden çaldığım jiletle yine onun artık balsa parçalarını yontarak minik modelcikler yapmaya çalıştığımın tahmin edilmesi zor olmasa gerek.

O günlerde neler hissettiğimi, bundan neredeyse altmış beş, yetmiş sene evvelini hatırlamam mümkün değil. Ama o modelleri yapmaya çalışırken herhalde çok hayaller kurmuşumdur.

Şimdi, bir kere daha tekrarlarsam, bir deniz şehrinde doğup, büyümüş olmanın özelliğini de bütün bunlara eklersek, tüm yaşamım boyunca denize, o kıpır kıpır lacivert suya ve onun üzerinde süzülen narin şeylere nasıl içtenlikle ve gönül dolusu bir sevgiyle bağlanmama neden oldukları anlaşılabilir.

Ayrıca küçük yaşta koca koca gemilerin minicik modelleri ile tanışmam, sanırım ki denize biraz daha yakın bir ilgiyle bakmama neden olmuştur.

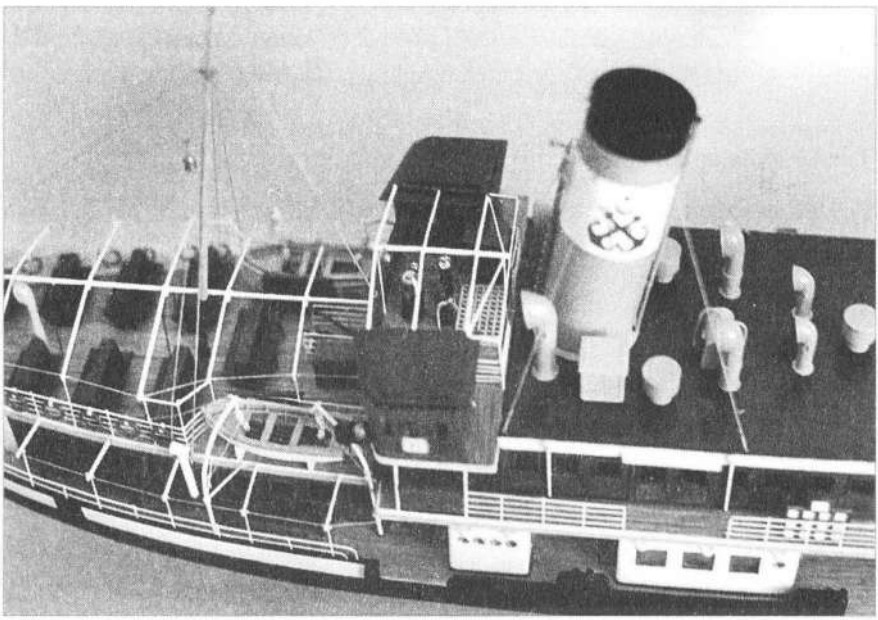
Deniz mi insanı gemiye doğru yönlendiriyor? Yoksa model ya da oyuncak mı gemiye ve denize doğru itiyor insanı?

Buna kesin bir yanıt bulmak pek öyle kolay olmasa gerek. Bilimsel bir kesinlikle hüküm veremeyiz. Ancak, her ne olursa olsun birinden birinin, insana, denize ve gemiye bakış yönünde yeni bir ufuk açtığı açıkça görülebiliyor.

Model ve modelci

O önünde açılan yeni ufuk, genç olsun, yaşlı olsun herkesi nerelere doğru götürmez ki. Minicik modeli veya oyuncağı ile okyanuslarda, fırtınalı denizlerde ne yolculuklar yapmaz ki. Hayalinde, bir kalyonunun direklerine tırmanıp ufku gözetlemesi bir yana, dört bacalı koskoca transatlantiğinin güvertesinde yapacağı gezinti ayrı bir heyecandır onun için. Peki, ya modeli yaparken ulaşılan duygulara ne demeli. Her şeyden evvel seçip, beğenmek gerekiyor.

Eğer amatörce, zevk ve sevgiyle yaklaşacaksa, işte o zaman belki de biraz araştırma yapması sonucunda iyi bir seçim olanağı sağlayacaktır. Çok doğal olarak, ne kadar yüzeysel olsa da böyle bir araştırma, ona, o geleceğin modelcisine bir ölçüde gemi, gemicilik ve denizcilik kültürü ve tarihi hakkında yeni bilgiler verecektir.



Güzelhisar.

Sadece gemi, gemicilik demek belki de yeterli olmaz. Genel kültürün gelişmesine olan katkısını da unutmamamız lazım.

Bir tarihî kalyonu beğeniyorsa, o zamanın dünyası da ilgisini çekecek, belki de dünya denizlerindeki keşifleri de araştıracaktır.

Sürat motorlarından hoşlanıyorsa, o zaman belki de biraz elektronik komuta sistemlerine ilgi duyacak ve uzaktan idare edilebilen hareketli modellere doğru yönelecektir.

Yapımda belki de o güne kadar hiç karşılaşmadığı ya da önemsemediği bazı değişik, yeni konular hakkında da bilgilenmesi, o ana kadar sahip olduğu ufkunu sanırım ki oldukça genişletecektir.

Bunlar bir mühendisin işleri deyip de hiç alakadar olmadığı şeyler.

Modeli yapılacak teknenin planlarını okuyup anlamaya çalışmak gibi.

Bu tür, şimdiye kadar hiç ilgilenmediği, yeni karşılaşılan dünyanın uyandıracağı duygular çok farklı olsa gerek. Ürkütücü olabildiği gibi, büyük bir cesaretle, hiç ilgilenmediği bir yönde de güçlü atılım yapmasına yol açamaz mı acaba?

Model yapmaya başlamak isterken mühendis değildir ama kısa bir süre sonra pek deneyimli olmasa da bir mühendis gibi plan okumayı, ölçek denilen şeyin ne olduğunu biliyordur artık.

Hayalindeki kalyon, kayık veya çektirme, her ne olursa olsun, onu yapacağı malzemeyle de bu yeni dünyada tanışacaktır.

O nasıl bir mühendis değildiyse, bir marangoz veya bir oymacı da değildir.

Ama bu profesyonel meslek sahipleri kadar olmasa da çeşitli ağaç türleri hakkında bilgi sahibi olmakla kıvanç duymayacak mı?

Ya alet kullanmak...

Bizi insan yapan, diğer canlı türlerinden ayıran bu becerimizle bol bol övünürüz her nedense.

Ancak, pek çoğumuz günlük yaşamımızda, bir iki çeşit aleti, o da çok sınırlı olarak kullanabiliyoruz.

İşte, genç veya yaşlı, geleceğin modelcisi, hayalini kurduğu kalyonun direklerine tırmanmadan, çektirmenin güvertesinde gezinmeye başlamadan evvel, el becerilerini güçlendirmek gibi bir kazanıma sahip olacaktır.

Bu noktada, biraz durup, şöyle bir düşünmek lazım galiba...

Teknenin gövdesini oluştururken, küçük ölçekli bir minik tersane oluşmuyor mu o anda?

Gövde bitip de üst yapıya girince asıl heyecan başlıyor. Güverte üstündeki binaların yapılması ayrı bir heyecan oluştururken mini mini kapılar, küçücük merdivenler, ambar kapakları ve daha nice ufacık parçalar...

İşte şimdi modelci artık orada, o küçücük dünyada, o küçük geminin güvertesinde yaşamıyor mu?

Bazen yüzlerce yıl öncesinde, bir kalyonun üzerinde, okyanusun azgın dalgalarıyla boğuşarak; bazen bir çektirmenin direğine tırmanıp Karadeniz'in ufkunu gözetleyerek; bazen de bir balıkçı sandalının livarına dolduracağı balıkların hayali ile...

Gönlünde hangi tür tekne yatıyorsa yatsın, modelci, daha doğrusu gemi modelcisi, artık o küçücük modelin ona açmış olduğu koskocaman dünyanın içindedir.

O koskocaman dünyada artık bir zaman kavramı da kalmamıştır onun için, bir Viking teknesi ile yüzlerce yıl gerilere giderken, hemen ardından bir torpidobot ile çağımıza, günümüze dönüverir.

Çağlardan çağlara gezerken tarih bilincine sahip olan modelci, Kuzey Denizi'nin buzlu sularındaki bir balina avcı teknesinin ardından ele aldığı Mısır firavun teknesi ile Nil Nehri'nin ılık sularında dolaşıyordur artık.

O minicik model, ona tarih bilincini aşılarken, dünyayı da tanıma fırsatını verir.

Ve belki de onda oluşturduğu yeni ufuklar arasında en önemlisi onun denize bir başka gözle bakmasını sağlamak olur.

Yüzeysel bir bakışla ne diyorduk?

Bir oyun mu diyorduk, yoksa sadece oyuncak deyip geçmemiş miydik amatör modelcilik için?

Profesyonelleri bir tarafa koyarsak, bu amatör uğraşın, özellikle genç kuşaklarda ne tür, zengin kazançlara yön vereceğini uzun uzun düşünmemiz gerekmektedir sanırım.

Edebiyatımızda deniz ve içimizin sönmeyen yangını

ÇİMEN GÜNAY-ERKOL

Türkçe deyimlerde "deniz," cömertlik, zenginlik, genişlik belirten veya aşılmaz gibi görünen zorlukları ifade eden, bu zorluklarla beraber de çoğunlukla tehlikeyi ve ölümü anımsatan bir imge olarak karşımıza çıkar: "Devletin malı deniz" ve "denizde kum bende para" gibi deyişler, bolluğu simgeleyen bir portre çizerken "denizi geçip çayda boğulmak", "denize düşen yılana sarılır" veya "denizde dalga eksik olmaz" vb. sözler, suyla iç içe geçen bir risk unsurunu akla getirir. Karasal göçerlik ile örülü Türk tarihi düşünüldüğünde, denizin hem cazibeyi hem de tehlikeyi gösteren bir imge olması şaşırtıcı değil. Bu cazibe ve tehlike algısı, denizler üzerindeki egemenlik ve ticaret savaşının da katkısıyla modern zamanlara kadar taşınmıştır. Türkiye'nin kentleşme vizyonunu da bu savaşla birlikte değerlendirebiliriz: Marmaray kazıları esnasında 2004'te Yenikapı ve Üsküdar'da açığa çıkan batıkların çalışmaları aksattığı şikâyetini ve Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın "çanak-çömlek" serzenişini veya Milli Şef döneminin İstanbul valisi Fahrettin Kerim Gökay'a atfedilen o ünlü "halk plajlara doluştu vatandaş denize giremedi" sözünü hatırlayacak olursak, denizin aslında Türkiye'deki modernleşme projesinin önemli ve şimdiye dek çok fazla irdelenmemiş bir öznesi olduğu söylenebilir.

Bu yazı, edebiyatımızda deniz imgesinin peşinde bir gezinti yaparak sözü edilen modernleşme projesine ilişkin bazı sorunları görünür kılacak. Bunlar, özgürlük ve bireysellik gibi kavramlar etrafında şekillenen ve toplumsal cinsiyet anlamında da irdeleyebileceğimiz hiyerarşi, egemenlik, özne olma gibi sorunlar. Eski Türkçe metinlerden, sözlü edebiyattan ve klasik Osmanlı şiirinden, Tanzimat ve Servet-i Fünûn metinlerinden kısaca bahsedeceğim ama ağırlıklı olarak Cumhuriyet sonrası dönemin edebiyatını konu edinece-

ğim. Amacım, deniz imgesinin, edebiyatta sadece doğa karşısındaki duygulanma halini yansıtan pastoral ifadelerle değil, dönemin yaşayış ve inanış şekillerinin karmaşık bir bileşkesi tarafından filtrelenerek yer aldığını göstermek ve bu filtrelerin Türkiye'nin modernleşme sürecini anlamadaki önemine dikkati çekmek.

Başlığı Behçet Necatigil'in bir dizesine borçluyum. 1889'da II. Abdülhamid'in emriyle Japon İmparatoru'na iade-i ziyaret yapmak için İstanbul'dan yola çıkan ve 1890'da, dönüş yolunda, Kuşimoto açıklarında tayfuna yakalanarak batan *Ertuğrul* Fırkateyni'nin seyir defterini tutan 19. yüzyıl şairlerinden Ali Ruhi Bey, Necatigil'in 1970'lerde tamamladığı "Ertuğrul Faciası" adlı radyo oyununda baş kahraman olarak karşımıza çıkar. Necatigil, yolculuk sırasında hastalanarak Singapur'daki bir hastaneye kaldırılan ve orada ölen Ali Ruhi'nin kişiliğinde, merakla yeni keşiflere atılırken bir yandan da kendisini koruma içgüdüsünden kurtulamayan Osmanlı aydınlarını canlandırır. Necatigil, Ali Ruhi'nin adını verdiği bir de şiir yazmıştır: "Şairdi, içinizdeki yangını söndürmeye/Uzak deniz gemilerinden birine/Kâtip girmişti/Kayıp, tuttuğu seyir defterleri/Bir singapur hastanesinde/Öldüğü söylenir/Ölüm kaydı/Nereye gitti/Hep merak etmişimdir."[1] Sadece kendi içindeki yangını değil, içimizdeki yangını da söndürmek isteyen şair portresi dramatik bir edebiyatçı tanımı yapıyor diye düşünüyorum. Bu portrenin yanına padişah emriyle kâtiplik görevini üstlenerek denizaşırı bir seferdeki kayıtları tutan kâtip portresini koyacak olursak, edebiyatın memleketteki işlevini tartışmak üzere tutarlı bir resim elde etmiş oluruz sanırım. Bu resim, edebiyat üzerine tartışmaya başlamak için güzel bir nokta.

Kaydetme, eğitme, hatırlatma gibi işlevlerinin yanında, edebiyatın "içimizdeki yangını söndürme" işlevi çoğunlukla ikincil görülüyor. Oysa edebiyat metni ile okuru arasındaki sözleşme, tarihsel ve toplumsal koşullardan etkilenmekle birlikte, her okuma çabasıyla yeniden kurulur ve metinlerdeki çok anlamlılık olanaklarına veya yazar tarafından bırakılan boşluklara bağlı olarak özerk deneyimler üretir. Bu özerklik meselesini, metinlerdeki imgelerin peşinden giderken de akılda tutmak gerek: örneğin, deniz imgesinin edebiyattaki görüntüsü, sadece o edebiyatın ait olduğu kültürün denizle ve denizin merkezinde olduğu yaşam biçimleriyle kurduğu ilişki ile değil, yazar ve okurun biricik deneyimlerinden de hareketle oluşturulmalıdır. Böylesi bir çaba, tek bir yazının boyunu aşar; dolayısıyla, en baştan, bu yazının sadece bir giriş niteliği taşıdığını, Türkçe edebiyatta deniz imgesinin araştırılmasının, yazarların yaşamı, onları etkileyen edebiyat akımları ve yapıt verilen dönemlerin koşullarının da değerlendirildiği çok boyutlu bir maceraya davet anlamına geldiğini söylemek gerekiyor.

1 Behçet Necatigil, *Şiirler*, YKY, İstanbul, 2002, s. 400.

Yine de bu maceraya doğru bir ilk adım atabilir, giriş kapısını eski Türkçe metinlere uzanarak aralayabiliriz. Eski Türkçe metinlerde, "deniz" büyük su birikintilerinin yanı sıra, ırmak ve göller için de kullanılmakta ve çoğunlukla aşılmazlığa, genişliğe vurgu yapmaktadır. Animistik inanış, suyu canlı ve ruh sahibi kabul ettiğinden, doğanın diğer unsurları gibi suya da kutsallık atfedilir. Doğayla mücadelesinde insan da galibiyeti ölçüsünde bu kutsallıktan pay alır. Halkbilimci Abdülkadir İnan, "eski Türklerde büyük olan ırmakları geçmiş olan kimsede sihri bir kuvvetin bulunduğuna inanıldığını" belirtmektedir.[2] Türkçenin Anadolu'daki sözlü kültüründe bu bolluk, genişlik tasvirinin devam ettiğini, animistik inanışların giderek İslam mistisizmiyle iç içe geçerek edebiyata yansıdığını görürüz: Gerek 13. yüzyılda yaşayan ve sözlü belleğin taşıyıcısı olan şairlerden Yunus Emre'nin şiirlerinde, gerekse 15. yüzyılda yazıya geçirildiği düşünülen Dede Korkut kitabındaki[3] su, ırmak, göl ve deniz imgelerinde, Müslümanlığa geçişle birlikte ortaya çıkan bir takım İslamî unsurların yanı sıra, eski inanışların da izi görülür. Örneğin, Yunus, su imgesine hem kökleri şamanistik döneme uzanan ölümsüzlük suyu (ab-ı hayat) inanışından söz ederken hem de sonsuz Allah aşkını ifade ederken başvurur. Benzer ikilikleri, bilinen ilk kadın divan şairlerinden olan ve 15. yüzyılda yaşamış olan Mihrî Hatun'un şiirlerinde de görürüz.[4]

Bünyesinde suyla ilgili motifleri, efsaneleri, inançları ve deyimleri barındıran ancak tasavvufî inanışı animistik öğelerden arındırarak ve İslamî unsurlarla birleştirerek devam ettiren klasik Osmanlı şiirinde de "deniz" sonsuzluğu simgeleyen heybetli bir imge olmaya devam eder. Zamanla Kuran-ı Kerim'e verilen referanslar fazlalaşır; Kuran'da geçen yedi deniz ifadesine göndermeler artar.[5] Örneğin, II. Bayezid döneminin şairlerinden olan Necâti, bir şiirinde, Tanrı'ya kavuşamayan âşığın gözyaşları nedeniyle yedi denizin dokuza çıktığından söz eder.[6] Divan şiirinde su vahdeti, sahil ise dünya nimetlerini simgelemektedir. Deniz, Tanrı'ya ulaşmak için geçilmesi gereken bir engel olarak belirir. Fuzulî'nin Hz. Muhammed için yazdığı ve klasik şiirin 16. yüzyıldaki üstün örneklerinden biri olarak kabul edilen ünlü "Su Kasidesi"nde, su imgesi tasavvufi aşkın işareti olarak karşımıza çıkar. Suyun

2 Abdülkadir İnan, *Makaleler ve İncelemeler*, cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998. s. 493.

3 Orhan Şâik Gök Yayınları, *Dedem Korkudun Kitabı*, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 19.

4 "Erdi cun ab-hayate mihri ölmez hasredek/Gördu çun seb zulmetinde ol ayan İskenderi" (Mihri kıyamete dek ölmez, çünkü o ölümsüzlük suyuna erdi/Gördü, çünkü o gece karanlığında apaçık İskender'i) Sennur Sezer, *Türk Saʃo'su Mihri Hatun*, Kitap Kâğıdı Yayınları, İstanbul, 2005.

5 Kuran'da geçen yedi deniz şunlardır: Çin Denizi, Mağrip Denizi (Atlantik), Rum Denizi (Akdeniz), Karadeniz, Taberriye Denizi (Kızıldeniz), Cürcan Denizi (Hazar), Fars Denizi (Basra).

6 Hecrin ile yer yüzünde ağladım şol denli kim, iki gözümçün dokuz oldu yedi derya bugün (Gidişinle yeryüzünde o kadar ağladım ki, iki gözümle yedi deniz dokuz oldu bugün), *Necâti Beg Divanı*, haz., Ali Nihat Tarlan, Akçağ Yayınları, Ankara, 1992.

amacı, Hz. Muhammed'in mezarına ulaşmaktır.[7] Kimi zaman deniz aşılacak bir engel değil, içinde yitip gidecek bir sonsuzluk olarak belirir: 17. yüzyılda yaşamış Ani Fatma Hanım, bir gazelinde gönül gemisinin "gam denizi"nde kaldığından söz eder.[8] Kimi sultanlara yazılan kasidelerde, övülen kişinin kudretini belirtmek için, kişilerin karaların ve denizlerin hâkimi olarak anıldığını veya denize benzetildiğini de görürüz. Örneğin, 17. yüzyıl şairi Nailî-i Kadîm, IV. Murad'ın adaletini anlatırken onun cömertliğini denize benzetir.[9]

Yahya Kemal'in ifadesiyle "eski şiirimiz duracağı noktada durdu ve biteceği devirde bitti."[10] Divan şiirinin lirizmi bugüne deyimleşmiş, şairi bilinmeden veya anılmadan kullanılan, alıntılanan söyleyişler bıraktı. Örneğin, 16. yüzyıl şairlerinden Hayalî'nin kapsayıcı, yutucu, yok edici deniz imgesini insan bilinciyle yan yana getiren ve hayata farkındalıkla bakmanın önemini anlatan "o mâhiler ki derya içredir deryayı bilmezler" sözü, bugün pek çok yerde gündelik bir özdeyiş gibi karşımıza çıkıyor. Divan şiirinin hayatın basit detaylarına uzanan bir boyutu olsa da, bu şiirlerde denize giren insanların, balıkçıların vs. resmedildiğini göremiyoruz. Bağlar, bahçeler, çarşılar, içki meclisleri ve savaş meydanları şiire konu olur; ancak, deniz çoğunlukla simgesel bir yükle belirir ve yukarıda andığımız bazı sıfatların (cömertlik, genişlik) veya durumların (vahdet, hâkimiyet) görünmesini veya vurgulanmasını sağlar. Evliya Çelebi'nin *Seyahatnamesi*'nde Salacak sahilini konu ederken yer verdiği gözlemlerden Osmanlı'da denize girme alışkanlığının 17. yüzyıla dek geri götürülebileceği bilgisine sahibiz.[11] Ne var ki klasik şiir, gündelik hayatın böylesi anlarına kapı aralamaz.

Bunu, suyun "tekinsizliği" fikrinin baskın ve belirleyici olmasına bağlayabiliriz. Araştırmacı Burçak Evren, *İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları* adlı kitabında, Osmanlı'da dinsel ile sosyal kodlar ve deniz suyunun olumsuz etkilerine dair inanışlar nedeniyle halkın denize mesafeli olduğunu belirtir.[12] Deniz avcılığı yani balıkçılık da, avcılığın padişahların eğitiminde gö-

7 Metin Akar, *Su Kasidesi Şerhi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 1994.

8 "Bilür kim hatır-ı viranım abad itmeden kaldı/Kalupdur bahr-i gamda fülk-i dil yok sahil-i maksud" (Bilir ki yıkık gönlüm şen etmeden kaldı/ Gönül gemisi gam denizinde kalmıştır, ulaşılacak kıyı yok) Reşad Ekrem Koçu, *Istanbul Ansiklopedisi*, cilt 2, Istanbul, 1947, s. 523.

9 "Muhit-i ma'deletin şeb-çerâg-ı rahşânı Cihân-ı mekrümetin bahr-ı gevher-endâzı" (Adalet muhitinin ışık saçan meş'alesi, cömertlik dünyasının inci atan denizi[dir], *Nâilî Divanı*, haz. Haluk İpekten, Akçağ Yayınları, 1990, Ankara, s. 48.

10 Yahya Kemal Beyatlı, *Edebiyata Dâir*, Fetih Cemiyeti Yayınları, Istanbul, 1984, s. 260.

11 Aktaran Burçak Evren, *Istanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları*, Inkılâp Kitabevi, Istanbul, 2000, s. 11.

12 Burçak Evren'göre denize giren ilk padişah II. Abdülhamit'tir. 19. yüzyılda tedavi amaçlı olarak küçük deniz banyoları yapma alışkanlığının yaygınlaşması kadın ve erkeklerin ayrı ayrı kullandığı deniz hamamlarının kurulmasına neden olmuştur. Kitabında deniz hamamlarının plajlara dönüşümü konusundaki rivayetlere de değinen Evren, Florya tarafında denize giren Beyaz Ruslar ve işgal subaylarının bu konuda öncülük ettiklerini ifade eder, *a.g.e.*

zetilen önemli bir özellik olmasına karşın Osmanlı'nın son dönemlerine kadar rağbet görmemiştir.[13] Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam* adlı kitabında hanım sultanların Boğaz'ın kıyısına yazlık saraylar yaptırmak gibi bir merakları olduğunu hatırlatır ve bu yazlık mekânların, denize yakın olmak, hava değişikliği sağlamak ve ağaçlarla çevrili bahçeler nedeniyle, erkekler tarafından görülme korkusunu hafifleterek kadınlara görece bir serbesti kazandırmak gibi özelliklerine değinir; ancak, suyla kurulan özel bir ilişkiden söz etmez.[14]

19. yüzyıl öncesinde deniz, insanların gündelik hayatlarındaki yeriyle olmasa da, askerî denizciliğine ilişkin bir savaş tarihi kurma çabası nedeniyle edebiyat metinlerine sızar; ancak, klasik şiirde bu çaba, gemicilik terimlerine yer verilmesi şeklinde bir etki yaratmanın ötesine pek geçmez ve asker olarak görev alan, sefere çıkan kişilerin şiirlerinin oluşturduğu kısıtlı bir çevrede görülür.[15] 16. yüzyılda Akdeniz'deki savaşların, Rodos ve Trablus'un fethi gibi önemli olayların yansımalarını ve ayrıntılı anlatımlarını ancak seyahatnâmeler, gazavatnâmeler (seferlerin ve savaşların anlatıları) veya fetihnâmeler sunar: örneğin, Barbaros Hayrettin Paşa'nın yetiştirdiği ve 1554'te Hint Kaptanlığı'na atanarak Basra'daki donanmayı Süveyş'e getirmekle görevlendirilen, Portekizlilerle savaşarak donanmasını kaybeden ve karadan İstanbul'a dönmesine karar verilen Seydi Ali Reis, başına gelenleri ve başka kültürlerle ilgili gözlemlerini *Mir'at Ül' Memalik* (Ülkelerin Aynası, 1557) adlı yapıtında anlatır. Bu metin, yaşanan kayıpları açıklamak için yazılmış bir savunma olarak değerlendirilmektedir.

Padişah himayesindeki şairler gibi, sefer çıkan komutanların yanında da şairler bulunmaktaydı. Seydi Ali Reis'in himayesine aldığı şair yeniçerilerden Yetim Ali Çelebi, Barbaros Hayrettin Paşa'nın kahramanlıklarını anlatan bir mesnevî kaleme almıştır. Kaynaklarda geçen *Lüccetü'l-Ahyâr* adlı bu mesnevi ne yazık ki bugün elimizde yok. Bahriyede yetişen ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın himayesinde yaşayan Murâdî mahlaslı Seyyid Murad tarafından ya-

13 19. yüzyılda yapılan bazı düzenlemelere ilişkin belgelerde, göllerdeki av yasaklarından ve balıkçı esnafına mevsimsel olarak getirilen yasaklardan söz edilmektedir. Aktaran Güler Yarcı. "Osmanlıda Avcılık Yasaları." *Acta Turcica: Türk Kültüründe Av* 1,1 (Ocak 2009) http://www.acta-turcica.com/sayi1/123_152.pdf

14 Suraiya Faroqhi. *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam: Ortaçağ'dan Yirminci Yüzyıla*, çev., Elif Kılıç, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2011, s. 114.

15 Andreas Tietzse, Divan şiirinde gemicilik terimleri konusunu Âgehî'nin kasidesini incelediği ve üç bölüm olarak yayımlanan yazısında değerlendirir. Andreas Tietze: "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili: Âgehî Kasidesine Nazireler" *60. Doğum Yılı Münasebitiyle Zeki Velidî Togan'a Armağan*, Maarif Basımevi İstanbul, (1950): 451-467. Andreas Tietze "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili: Âgehî Kasidesi ve Tahmisleri" *Türkiyat Mecmuası* IX (1951): 113-138. Andreas Tietze "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili: Nigârî, Kâtibî, Yetîm" *60. Doğum Yılı Münasebetiyle Fuad Köprülü Armağanı*, Maarif Basımevi, İstanbul, (1953), s. 501-522.

zılan ve Hayrettin Paşa'nın mücadelelerini özellikle Preveze Zaferi çerçevesinde anlatan mesnevî "Fetihnâme-i Hayrettin Paşa," askerî denizciliğin edebiyattaki izdüşümlerine bir diğer örnek olarak verilebilir. Bizi, savaş unsuru etrafında kullanılan bir deniz imgesi ile baş başa bırakan bu metinler, sadece kahramanlık hikâyeleri olarak değil, dönemin deniz politikalarını yansıtan yapıtlar olarak da önemlidir.

Klasik şiirin açmadığı kapıyı, deniz seferlerine ve farklı ülkelerde yaşanan maceralara ilişkin metinlerin sağladığı donanımla, romanlar açar. Denize girmek veya deniz avcılığı toplumun her kesiminde çok geçerlilik kazanmış olmasa da, 19. yüzyılda, askerî bir tarih yazımı amacı gütmeyen, asker himayesinde üretilmeyen "sivil" edebiyatta da denizde yaşanan maceralar veya denizci karakterler konusunda bir zenginlik göze çarpmaya başlar. Deniz imgesinin geniş yer tuttuğu bu tip anlatıların Tanzimat edebiyatındaki ilk örneklerinden biri Bahriye Nezâreti Mektûbî Kalemi Müdürlüğü yapan Hasan Tevfik'in 1868'de yazdığı *Hayalât-ı Dil* adlı, açık denizlerde geçen bir maceradır. Divan şiirindeki gibi, *Hayalât-ı Dil*'de de deniz imgesine suları aşarak sevilene kavuşmaya ilişkin bir çaba eşlik eder; ancak, artık ilahî değil fiziksel bir aşk konu edilmektedir. Girit meselesinin en çok baş ağrıttığı yıllarda yazılmış bu roman, dönemin siyasal gelişmelerinin etkisini de taşımaktadır.[16]

19. yüzyıl romanlarında deniz kazaları ve esir düşme gibi motifler sıkça göze çarpar. Evangelinos Misailidis'in Yunan harfleriyle Türkçe bastığı, Karaman edebiyatının öncü yapıtlarından 1871 tarihli romanı *Temaşa-i Dünya ve Cefakâr ü Cefakeş* bu tip motiflerin kullanıldığı romanlardan biridir.[17] İlk Yunan harfli Türkçe gazete "Gazete-i Anatoli"nin de kurucusu olan, aslen Kulalı Misailidis'in kahramanı Favini, denizlerde yaşadığı çeşitli maceralardan sonra sevgilisi Roksandra'ya kavuşur.[18] 1873'te T. Abdi tarafından kaleme alınan *Sergüzeşt-i Kalyopi*, abisi Konstantin tarafından namus meselesi nedeniyle denize atılması söylenerek bir gemiye verilen Kalyopi'nin sevdiği Ziver Bey'e kavuşmak için uğraşırken başından geçenleri anlatır. Erkek kılığına bürünüp çeşitli maceralar yaşayan, ölüm tehlikesiyle karşı karşıya kalan Kalyopi, İstanbul'a geri döner ve Ziver Bey'in karşısına çıkar. Deniz maceralarına, ıssız bir adada hayatta kalma hikâyesinin ve politik yönetimle ilgili tavsiyelerin karıştığı bu anlatıda da deniz tehlikelerle dolu ve ancak savaşçı kişilerin ayakta kalmasına olanak veren bir yer olarak çizilir.

16 Gonca Gökalp-Alpaslan, "Osmanlı Dönemi Türk Romanının Başlangıcında Beş Eser", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 194, (1999), s. 185-202.

17 Evangelinos Misailidis. *Seyreyle Dünyayı* (Temaşa-i Dünya ve Cefakâr ü Cefakeş), haz., Robert Anhegger - Vedat Günyol, Cem Yayınevi, İstanbul, 1988.

18 Robert Anhegger, "Evangelios Misailidis ve Türkçe Konuşan Dindaşları", *Tarih ve Toplum* 50 (1988): 75. Yonca Anzerlioğlu, *Karamanlı Ortodoks Türkler*, Phoenix Yayınevi, Ankara, (2003), s. 177.

Bu savaş, animistik dönemlerdeki gibi sadece doğaya karşı verilen bir savaş değildir. Denizler üzerinde karşı karşıya gelen farklı dinlere ve milletlere mensup kişiler, dönemin politik çalkantılarını yansıtarak, verilen mücadelenin çok boyutlu bir egemenlik savaşına doğru evrildiğini gözler önüne sererler. Örneğin, edebiyatı halka bilgi vermek için önemli bir araç kabul eden ünlü yazar Ahmed Midhat'ın Alexander Dumas'nın *Monte Kristo*'sundan uyarladığı 1874-75 tarihli *Hasan Mellah* ve *Zeyl-i Hasan Mellah*'ında da olaylar denizde geçer ve açık deniz seyahati ile esir ticareti konusunda bilgiler verilir; ama, denizi konu edinen diğer romanlardan farklı olarak, bu romanda İslam dininin altı çizilir. Roman, babasının öldürülmesi üzerine, İspanya'da bahriye mektebinde okuyan Hasan'ın intikam almak için katillerin peşine düşmesini anlatmaktadır. Romandaki intikam arayışı, katillerin misyoner ajan kimlikleri nedeniyle, büyüyerek İslam uğruna verilen bir savaşa dönüşür. Bazı bölümleri Fransız işgali altındaki Mısır'ı konu edinen bu romanda Ahmed Midhat, Hasan'ı milli değerlere sahip bir Osmanlı genci olarak çizer ve onu örnek bir tip olarak gösterir. Hasan Mellah, denizleri aşarak babasının intikamını alır ve aynı zamanda İslam'ı savunur.

Sami Paşazade Sezai'nin 1888 tarihli *Sergüzeşt* romanında esaret konusu etrafında kullanılan bir deniz imgesi karşımıza çıkar. Cariye Dilber, Kafkasya'dan Karadeniz yoluyla İstanbul'a gelir, türlü olaylar yaşadıktan sonra Mısır'a gönderilir ve yaşamına Nil Nehri'ne atlayarak son verir. Deniz, bir cariyenin gerçek hayatta sahip olamadığı özgürlüğün simgesel bir ifadesi olarak kullanılır; ne var ki cariye ona ancak yaşamı pahasına kavuşacaktır. Tanzimat dönemi, halk hikâyeleri ve Batı edebiyatından örneklerin kaynaştırıldığı bir yazı evrenine sahip olduğu için, klasik Osmanlı şiirinin, doğal güzellikleri yansıtmaya yönelik sanatkârane üslubundan izler taşır. Dolayısıyla, metnin temel derdine söylemsel bir katkı yapmayan, sadece çizilen porteyi belirginleştirmek için kullanılan, süslü mehtap güzellemeleri, berrak ve ışıltılı su tarifleri vb. karşımıza çıkar. Dolunayın veya gölgelerin denize yansıması, mehtabın dalgalara vuruşu ve bu görüntülere eşlik eden sandal gezintileri, Boğaziçi'nin haşmetini ortaya koymak için sıklıkla kullanılır. Tanzimat dönemindeki anlatılarda deniz imgesinin ele alınışında, bu güzellemeler dışında, animistik dönemin suları aşan kahraman kültünden de izler bulunur.

Suları aşan kahraman elbette "erkek"tir. Osmanlı edebiyatının 1896-97 yıllarında mektuplaşan iki kadın yazarı Emine Semiye ve Nigâr Hanım'ın mektupları, o dönemlerde deniz seyahatlerine çıksalar da, kadınların denizde yadırgandıklarını düşündürmektedir. Çıktığı Selanik seyahatinden söz ederken coğrafya bilgisi ile kaptanı şaşırttığını mektubuna bir not olarak düşen Emine Semiye, daha önce böyle bir Türk kadınına rastlamadığını söyleyen kaptanı, "aramızda felsefe bilenler de var" diyerek daha da köşeye sıkış-

tırmıştır.[19] Dönemin bir diğer önemli deniz seyahati anlatısı, 1896'da Cidde'ye sağlık müfettişi olarak gönderilen doktor Cenap Şehabettin'in aynı yıl *Servet-i Fünun* dergisinde tefrika edilen ve *Hac Yolunda* adıyla kitaplaşan yazılarıdır.[20] Şehabettin'in konakladığı Kahire ve Süveyş gibi önemli duraklardan aktardıkları, Ortadoğu coğrafyasının karmaşık kimlik yapısı ve estetik mirası üzerine önemli gözlemler içerir.

Zamanla, deniz imgesinin bir seyahat problemi ile birleştirilen ve çözülecek sorunlar veya ulaşılacak sevgili için aşılması gereken bir yerden, üzerindeki gezintinin tadının çıkarılması gereken bir yere doğru evrildiğini görürüz. Kadın da bu gezintideki yerini alır. Bu dönüşümde, Romantizmin, doğayı Tanrı'ya eşitleyen ve denizin "sonsuzluğu"nu Tanrı'nın sonsuzluğunun metaforik ifadesi olarak gören bakışı dünyevi bir perspektifle yeniden ele almasının da etkisi bulunmaktadır. Servet-i Fünûn döneminin baskıcı atmosferinin de etkisiyle, deniz, edebiyatta bir kaçış ve özgürlük simgesi olarak boy göstermeye başlar. Döneminin ünlü bahriyeli yazarı Mehmed Rauf'un (1875-1931)[21] öne çıkan romanı *Eylül*'de (1900), karısı Suad genç akrabaları Necib'e karşı hissettikleri nedeniyle bocalarken Süreyya'nın tek hevesi, sandalına binip denize açılmaktır. Deniz tutuyor bahanesi ile kimi zaman kendisini geride bırakan Suad, Necib ile ortak tutkuları olan müzikle vakit geçirir. Bu romanda deniz, duyguların ahengini, ilişkilerdeki dalgalanmaları ifade eden bir metafora dönüşür. Süreyya sandal tutkusunu karısıyla paylaşmadığı için deniz bir yönüyle yine kişileri ayıran bir engel konumundadır; ancak romancı, dikkatini Suad ve Necib arasında gelişen yasak aşka ve başka bir kavuşmaya yöneltir.

Süreyya'nın sandal hevesi, romanda tutkulu bir Boğaziçi övgüsüyle desteklenmektedir: mehtap âlemleri ve kayık gezintileri konu edilir, denizin doğal güzelliği ve sunduğu özgürlük hissi tartışılır. Deniz tutkusu ve denizcilik deneyimi, bu romanı zenginleştirmekle kalmamış, Mehmed Rauf'un Servet-i Fünûncuları etkisi altına alan Yeni Zelanda'ya toplu göç hayalinde de başı çekmesine neden olmuştur. II. Abdülhamid döneminin baskı ortamından ve sürgün tehditlerinden kaçıp okyanusları aşarak uzak bir yeşil cennete yerleşme hayali, *Servet-i Fünûn* dergisi etrafında toplanan Tevfik Fikret, Hüseyin Cahit, Hüseyin Kadri, Dr. Esad Paşa, Süleyman Nesip, Ahmet Hikmet Müftüoğlu gibi yazarlar tarafından paylaşılmıştır. 1898'da dergide Hüseyin Siret

19 Şefika Kurnaz, "Emine Semiye ile Nigâr hanım'ın Mektuplaşmaları", *Turkish Studies*, 2/4, (2007), s. 631-646.

20 Cenap Şahabettin, *Hac Yolunda*, Matbaa-i Ahmet İhsan, İstanbul, 1909, (1896'da tefrika edilen eser, 1909'da basılmıştır)

21 Yazdığı erotik romanlar nedeniyle İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra yargılanan ve askerlikten ayrılmak zorunda kalan Mehmed Rauf, deniz subayı olarak Girit ve Almanya'ya gönderilmiş, 1895'te Kiel kanalının açılış töreninde Almanya'da bulunmuştur.

tarafından yapılan soruşturmaya verdiği cevaplarda bir "deniz savaşı"nda ölmek istediğini dile getiren Mehmed Rauf, denizde sonsuz bir huzur bulacağına inanmaktadır.[22]

Sorunlar karşısında hissedilen bunaltı ve kaçış arzusu, Servet-i Fünün döneminin neredeyse tüm edebiyat yapıtlarına bir *leitmotiv* olarak yansır: Ahmet Haşim, ünlü "O Belde" şiirinde düşüncelerine "sığınak" olan bir denizden söz eder.[23] Bu şiirde deniz, özgürlüğün, huzurun melankolik bir simgesi durumundadır. Melankoli kimi yapıtlarda çetrefilleşir ve intihar düşüncesini çağırır; bu noktada, geri dönüşü olmayan bir şekilde, yine denize sığınılır. Örneğin, Halit Ziya, *Mai ve Siyah*'ın (1889) sonunda romanın baş kahramanı Ahmet Cemil'i karanlık bir denize atlayıp hayatına son verme fikriyle baş başa bırakır. Ahmet Cemil, annesinin sesini duyup geri döner; annenin varlığı intiharı engeller. Bunalımın son durağı olarak beliren deniz, diğer bazı romanlarda ise bunalımın tedavisi, ilacı olarak sunulur. Örneğin, Fatma Aliye'nin Ahmet Midhat ile birlikte yazdıkları, 1891'de *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinde yayımlanan ve hem öksüz hem de yetim olan ve okumayı süslenmeye tercih eden Vedad'ı dönemin genç kızlarından farklı bir portre olarak sunan *Hayâl ve Hakîkat* adlı romanın, Ahmet Midhat tarafından yazılan "İsteri" başlıklı son bölümünde, Vedad örnek gösterilerek "histerik" kızlar ele alınır ve histerinin tedavisi için deniz hamamları önerilir.[24]

Servet-i Fünün, sadece bunaltının, hislerin veya görkemli doğa tasvirlerinin öne çıktığı bir edebiyat üretmez; dönemin metinlerinde kültürel/sınıfsal karşılaştırmalar da göze çarpar. Servet-i Fünün edebiyatının yaşam mücadelesine vurgu yapan, çoğu kişinin doğal güzellik olarak gördüğü portrelerde karanlık ve zorlu anlar tespit eden yazarları ve şairleri de bulunmaktadır: Örneğin, Tevfik Fikret, 1897'de yayımladığı "bugün açız yine evlatlarım" diye başlayan ünlü manzum hikâyesi "Balıkçılar"da denizden ekmeğini çıkaranların hayatlarını görünür kılar ve hırçın bir kadın olarak betimlediği denizi, balıkçılık yapan baba-oğulun yaşam savaşının merkezinde resmeder. Baba dalgalı denize oğlunu gönderir; ancak, deniz ona oğlunu geri vermez. Fakirlik, açlıkla mücadele, yarının belirsizliği, deniz imgesinin tekinsizliği ile beslenir ve ortaya çetrefilli bir hayat mücadelesinin resmi çıkar.

Bu manzum hikâye anlayışı, Milli Edebiyat döneminde Mehmet Akif Ersoy tarafından geliştirilir. Akif, 1919'da yazdığı ve Çanakkale Destanı'nın da bir parçası olduğu "Asım" adlı uzun şiirinde, deniz imgesini "kan"la birlikte

22 Uğur Kökden, "Fikret'ten Bir "Fikr-i Muhayyel", *Kitap-lık*, 93, (Nisan 2006), s. 102-108.

23 "Ne ben/Ne de hüsnünde toplanan bu mesa/Ne de âlâm-ı fikre bir mersâ/Olan bu mâi deniz/Melali anlamayan nesle âşinâ değiliz", (Ne sen/Ne ben/Ne de güzelliğinde toplanan bu akşam/Ne de düşünce acılarına bir liman olan bu mavi deniz/Iç sıkıntısını anlamayan kuşağa yakın değiliz), *Yüzyılın Türk Şiiri (1900-2000)*, haz., Mehmet H. Doğan, YKY, İstanbul, 89-101.

24 Ahmet Midhat-Fatma Aliye, *Hayâl ve Hâkikat*, Eylül Yayınları, İstanbul, 2002.

anar.[25] Asım, savaşan ülkenin gençlik idealidir. Bu ideal, aynı anda hem Batıcılıkla hem de Türkçülükle çarpışan, İslam ülküsünü yaşatan bir gençlik tanımlar. Babası Gemlik tersane komutanı Mehmet Selim Bey olan Salime Servet Hanım, denizle mücadeleyi milli duygularla işler ve "şehitlik" temasıyla İslam referansını kullanır: Salime Servet'in *Donanma* dergisinde yayımlanan "Nida-yı Emvac" (Dalgaların Kadını, 1916) adlı hikâyesinde, bahriyeli bir aileden gelen ve kaptan olan kocasının ateş altında kaldığı haberini alan anne, kundaktaki bebeği ile konuşurken, hikâyeye Yıldırım Beyazıt, Fatih ve Barbaros Hayrettin Paşa zamanından gelen üç şehidin sesi karışır. Üçüncü şehit, kadının kocasının babasıdır ve ona gerekirse oğlunu da denize vermesi gerektiğini söyler.[26] Yazar, deniz imgesini vatan savunması adına şanlı bir ölüm vaadi sunan, tehlikeli bir unsur olarak kullanır.

Edebiyat tarihinde Servet-i Fünün'u Milli Edebiyat'a bağlayan dönem, İslam, Türkçülük ve Batıcılık arasındaki kavganın izlerini taşır ve savaş yıllarının verdiği karamsarlıkla beslenir. İmparatorluğun gerilemesinin ve İmparatorluk topraklarının yavaş yavaş yitirilişinin verdiği mahzunluğu Yahya Kemal'in 1910'da Paris'teyken yazmaya başladığı "Açık Deniz" başlıklı şiirinde de buluruz: şairin Üsküp'te geçen çocukluğuna referansla başlayan bu şiirde deniz imgesi Osmanlı altın çağını temsil eder.[27] Kükreyerek hücum eden, etrafına korku salan "bin başlı ejder"e benzetilen deniz, bu şiirde ilginç bir gerilim tonu yakalar. Sınırları aşma arzusu, tarihsel ilerlemenin ateşleyicisi olarak değerlendirilir ve bu "akıncı ruh" övülür. Beyatlı, benzer bir övgüyü, kaçış fikri ve ölüm düşüncesi ile yan yana getirerek "Deniz Türküsü" şiirinde de tekrarlar: "Yürü! Hür mâviliğin bittiği son hadde kadar! İnsan âlemde hayâl ettiği müddetçe yaşar."[28]

İmparatorluğun dağılmaya başlaması ile birlikte milliyetçi duyguların hüküm sürdüğü bir edebiyat yükselişe geçer. Bu dönemde de akıncı ruhun övgülerine katkıda bulunmaya devam eden şiirler ve aşılacak bir engel olarak sunulan deniz imgesi karşımıza çıkar: Örneğin, Türk denizciliği ile ilgili şi-

25 "Yoklarım taşları, toprakları/Izler kan izi/Yurdumun kan kusuyor mosmor uzanmış denizi!" *Safahat,* haz., Ertuğrul Düzdağ, Timaş Yayınları, İstanbul, 1990, s. 339.

26 "–Ben ise çocuğumu görmeden denizde boğuldum. Çünkü denizin sesi beni çağırmıştı. Kadın niyazmend sordu: –Ya çocuğunuz? –Çocuğum şimdi mağriple maşrıkı kucaklayan denizde kanı dün benim kanıma karışmış olan senin zevcindir!.. Biz yüzlerce seneler evvel bu düşünce ile tatlı canlarımızı düşmandaki kanlı kılıçlara verdik, sen de Osmanlı kadını, Türk zevcesi isen bu yolda en tatlı oğlunu feda edeceksin". Aktaran Betül Coşkun, "Savaşlar Çağında Yetişmiş Bir Kadın Yazar: Salime Servet Seyfi", *Turkish Studies,* 7/2, (Bahar 2012), s. 261-278.

27 "Garbin ucunda, son kıyıdan en gürültülü/Bir med zamânı, gökyüzü kurşunla örtülü/Gördüm deniz dedikleri bin başlı ejderi/Gördüm güzel vücûdunu zümrütliyen deri/Keskin bir ürperişle kımıldadı anbean/Baktım ve anladım ki o ejderdi canlanan". Yahya Kemal Beyatlı, *Kendi Gök Kubbemiz,* YKY, İstanbul, 2004, s. 15.

28 Yahya Kemal Beyatlı, *Kendi Gök Kubbemiz,* Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s. 91.

irleri ile tanınan Enis Behiç Koryürek, "Gemiciler" şiirinde denizi geçmeyi erkeksi bir yiğitlik olarak değerlendirir ve bu savaşçı kimliği gençlere örnek gösterir.[29] Bu şiir, uzun ve kısa mısraların dizilişiyle, okurun gözünde dalgaların canlanmasını sağlayan bir grafik formundadır. Koryürek'in *Miras ve Güneşin Ölümü* adlı yapıtında "Eski Korsan Hikâyeleri" başlığı altında toplanan şiirleri de savaşçı kimliği anlamak için önemlidir. Koryürek, korsanların deniz maceralarını romantik bir tarzda konu edinir. Kadınları sadece savaş ganimeti olarak görmeyen ve onlara, onların gönüllerini fethederek sahip olan "Türk levendleri"nin Venedikli kadınlarla olan maceraları, fedakarlığa hazır savaşçı erkek kimliğini yüceltmekle kalmaz, Türklerin deniz hâkimiyetinin altındaki bilek ve iman gücünün de bir güzellemesini sunar.

Dönemin yazarları için imparatorluğun dağılması önemli bir konu olarak gündemdedir; ancak, bütün edebiyat yapıtları sadece bu konuya odaklanmaz. Örneğin, kariyerinin ilerleyen yıllarında Milli Edebiyat'ın önemli isimlerinden biri konumuna gelecek olan Halide Edip Adıvar[30] yasak aşkı nedeniyle acı çeken bir kadını anlattığı *Handan* (1912) ile Turan ülküsünü ele aldığı *Yeni Turan* (1913) adlı romanlarını arka arkaya yayımlar. Romanlardan biri imparatorluğun dağılmasıyla ilgili meseleleri gündeme alsa da, diğeri psikolojik düzleme ve insan ilişkilerine önem verir. *Handan*'da deniz imgesi, kendisini aldatan kocası ile sevdiği adam arasında kalan Handan'ın sıkıştırılmışlığını resmetmek için kullanılır. Diğer metinlerden farklı olarak bu romanda intihar ithimalini içinde barındıran deniz imgesi bir kurtuluş vaadi barındırmaz; çünkü, Handan sevgisini bir düşkünlük, ahlaksızlık olarak değerlendirir ve denizin bile kendisini kabul etmeyeceğini düşünür.[31]

Kurtuluş Savaşı'nın edebiyatı kahramanlık görüntülerine hız kazandırır. Örneğin, Milli Mücadele'nin başlangıcını ele alan yapıtlarda çok sık görülen "*Bandırma* vapuru"na eşlik eden deniz imgesi, İslam öncesi Türk edebiyatında veya Osmanlı döneminde verilmiş yapıtlarda karşımıza çıkanlar gibi "aşılacak bir engel" konumundadır ve bir mücadele anlatısına zemin hazırlar. Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışı, Karadeniz'in dalgalarıyla boğuşan *Bandır-*

29 "Biz dalgalar, fırtınalar kahramanı yiğitleriz/Ufuklardan ufuklara haber sorar, gezeriz". Enis Behiç Koryürek, "Gemiciler", *Miras ve Güneşin Ölümü: Toplu Şiirleri*, 1951.

30 Halide Edip Adıvar, 1905 Japon-Rus savaşında Japonların Batı'nın temsilcisi olarak gördüğü Ruslar karşısındaki galibiyetinin verdiği sevinçle oğluna Japon Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Togo Heihachiro'nun ismini verir.

31 "Ben o kadar kokmuş, o kadar iğrenilecek bir leke, bir et parçasıyım; başka bir şey değil. Değil cennet, hatta cehennem, cehennemin en yakıcı, en işkenceli derinlikleri bile beni kusup atmalı. Ben sonsuz olarak hiçbir yerde kendime yer bulamamalıyım. Hava, yer ve deniz beni reddetmeli, vücudumu tabiatın hiçbir unsuru kabul etmemeli, ruhumu *hiçbir* ahret, hiçbir tanrı, ebediyen kovularak, ebediyen yüzümü, kirli yüzümü, günahkâr ruhumu örtmek, saklamak için bucak bucak kaçmalı sürünmeli, kahrolmalıyım!" Halide Edip Adıvar, *Handan*, Atlas Kitabevi, İstanbul, s. 195.

ma vapurunun mücadelesiyle simgeleştirilir ve kahraman kültünü besler.[32] Kimi şiirlerde Mustafa Kemal, zorlu bir yolculukla Karadeniz'i geçen *Bandırma* vapuru ile özdeşleştirilir. Örneğin, Cahit Külebi'nin "Atatürk Kurtuluş Savaşı'nda" başlıklı şiirinde geminin limana demir atması, Mustafa Kemal'in kollarıyla yurdu sarınalaması gibi bir sahne ile tarif edilir.[33] Benzer şekilde, Çanakkale cephesinde gösterilen kahramanlıkları anan şiirlerde de, vatanı sarmak, ele almak gibi sahiplenme vurgusunu ileten anlatımlar bulunur ve denizden gelen düşmanın akıtılan "kan" ile boğulması gibi sahneler canlandırılır. Örneğin, Necmettin Halil Onan'ın "Dur Yolcu!" diye başlayan ve Çanakkale ile özdeşleşen "Bir Yolcuya" adlı şiirinde, sel olup düşmanı boğan, bu sele kanını karıştıran askerlerden söz edilir.[34]

Savaş ekonomisi nedeniyle derinleşen sınıfsal ayrımlar, savaş sonrası edebiyatta gittikçe daha dramatik bir görünürlük kazanır. Savaş bittikten ve cumhuriyet ilan edildikten sonra, Osmanlı İmparatorluğu döneminden farklı bir "makbul vatandaş" portresi ortaya çıkar ve "Türklük" unsuru ile çerçevelenen bu portre, yeni yaşam şekillerini görünür kılar. Edebiyatta deniz imgesi etrafında da bir "makbul vatandaş" kimliği kurulduğunu görürüz. Örneğin, Osman Cemal Kaygılı'nın 1925'te İstanbul İmam Hatip Lisesi'nde edebiyat öğretmeniyken yayımladığı "Deniz Hamamında Feci Bir Vaka" adlı hikâyesinde, denize girenlerden para alınan bir deniz hamamında yaşanan gülünç diyaloglar aktarılır: Fiyata itiraz edenlerin "bir dalıp çıkacağız, hamamın suyunu alıp götürmeyeceğiz" yollu sözleri üzerinden, nezih ve pahalı bir denize girme ritüeli karşısında durumu anlamlandıramayan "halk"tan insanların modernleşme projesindeki yeri sorgulanır.[35] Benzer bir hesaplaşma da etnik farklılıkların tartışılmasını beraberinde getirir. Deniz imgesi, bir potada eritilmek istenen etnik kimlik farklılıklarını ele alan yapıtlarda bir nevi turnusol kâğıdı görevi görür. Örneğin, balıkçıların, deniz yaşamı ve adaların edebiyatında önemli yer tuttuğu Sait Faik, denizi adeta ülkenin "öteki"si haline gelmiş etnik azınlıkları temsil eden bir metafor gibi ele alır. 1936 tarihli ilk öykü kitabı *Semaver*'de yer alan "Stelyanos Hrisopulos Gemisi" adlı

32 Orhan Şaik Gökyay'ın ölümünden sonra kitaplaşan "Bandırına Vapuru" adlı şiirinde "tek adam" havası eser: "İçinde bir asker var, bin asker gibi/Bir kılıç var belinde, gücü bin kılıç/Bir ordu gibi çıkar o tek asker/Samsun'a" *Bu Vatan Kimin*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002.

33 "Bir duman tüterdi bu geminin bacasından/Bir duman/Duman değildi bu/Memleketin uçup giden kaygılarıydı/Samsun Limanı'na bu gemiden atılan/Demir değil/Sarılan anayurda/Kemal Paşanın kollarıydı" *Atatürk Kurtuluş Savaşı'nda*. İstanbul: Yenilik Yayınları, 1952.

34 "Bu tümsek, koparken büyük zelzele/Son vatan parçası geçerken ele/Mehmed'in düşmanı boğduğu sele/Mübarek kanını kattığı yerdir". *Çakıl Taşları*, Ahmed Kâmil Matbaası, İstanbul, 1927. (1927'de Arap harfleriyle basılan bu kitaptaki şiirler, şairin 1933 yılında Latin harfleriyle yayımlanan *Bir Yudum Daha* adlı kitabına da alınmıştır)

35 *Osman Cemal Kaygılı'nın Hikâyeleri*, haz., Mustafa Apaydın, Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 2005, s. 437-439.

öyküde, annesi ve babası olmadığı için dedesiyle yaşayan, tahtadan yonttuğu oyuncak gemisine ölmüş ninesinin ve dedesinin adlarını veren Trifon'un, denize indirildiği gün haşarı çocuklar tarafından taşlanarak batırılan gemisi, etnik çatışmayı küçük bir çocuğun oyuncağı üzerinden çarpıcı bir şekilde düşündürür. Sait Faik'in şiirlerinde ise saf sevginin simgesidir deniz: Sait Faik, "Mektup II" başlıklı şiirinde "Senden bahis açılmadıkça susmak isterim/Senden bahis açmaya vesiledir/Kınalıada, vapur, deniz, yunus" der.[36]

Osman Cemal Kaygılı gibi, İttihat ve Terakki'ye yapılan darbe girişiminin ardından Sinop'a sürgün edilen bir diğer isim olan Refik Halid Karay, yurda döndükten sonra yazdığı ve 1938'de tefrika edilen *Yezidin Kızı*'nda, Marsilya'dan Halep'e hareket eden bir vapuru kullanarak Ortadoğu'nun etnik çeşitliliğini gözler önüne serer ve melezlik, dil farkı gibi unsurlara değinir. Romanın Suriye'de geçen bölümlerinde Türk rejimine muhalefet, Ermeni ve Kürt hareketleri, Arap birliği problemi gibi çetrefilli konular ele alınır. Karay, Ortadoğu hakkındaki gözlemlerini diğer yapıtlarında da kullanır ve çoğu zaman bu gözlemlerin çıkış noktasına bir deniz yolculuğu yerleştirir. Bu yolculuk, bir gezintiden çok bir sürgündür ve Karay'ın özyaşamöyküsel deneyimlerinden beslenir. Karay'ın yapıtlarında deniz, Anadolu coğrafyasının "öte"sine geçerek etnisite tartışmalarının diğer yüzünü gösteren işlevsel bir unsur olarak karşımıza çıkar.

Denizin "öte"leyici işlevi diğer sürgün yazarların yapıtlarında da belirleyicidir. İki savaş arasındaki dönemde gündemi sıklıkla meşgul eden isimlerden olan ünlü şair Nâzım Hikmet, serbest ölçüyle yazdığı ilk şiiri olan "Açların Gözbebekleri"nde (1922) deniz imgesini, aç insanların varlığının bütün insanlığın sorumluluk hissetmesi gereken bir duruma işaret ettiğini ifade ederken kullanır.[37] Hakkındaki davaların giderek arttığı 1920'lerin ikinci yarısında bir süre kaçak hayatı yaşayan ve sonunda Türkiye'yi terk etmek zorunda kalan Nâzım Hikmet'in bu dönemlerde yazdığı şiirlerinde ise deniz aşılmaz bir mesafe yaratan ve şairi sevdiklerinden ayıran bir engel olarak belirir. Örneğin, şairin Moskova'dayken yazdığı "Hasret" şiirinde denizlere dönmek ve sularda yitip gitmek istediğini haykıran sesin sahibinin kavuşmak için ölümü göze aldığını anlarız.[38] 1938'de başlayan cezaevi yıllarında

36 Sait Faik Abasıyanık, *Şimdi Sevişme Vakti ve Diğer Şiirler*, YKY, İstanbul, 2003, s. 22.

37 "Değil birkaç/değil beş on/otuz milyon aç bizim!/Onlar bizim!/Biz onların!/Dalgalar denizin!/Deniz dalgaların!" "Açların Gözbebekleri", Nâzım Hikmet *Şiirler-1: 835 Satır*, YKY, İstanbul, 2013.

38 "Denize dönmek istiyorum!/Mavi aynasında suların/boy verip görünmek istiyorum!/Denize dönmek istiyorum!/Gemiler gider aydın ufuklara gemiler gider!/Gergin beyaz yelkenleri doldurmaz keder/Elbet ömrüm gemilerde bir gün olsa nöbete yeter/Ve mademki bir gün ölmek mukadder/Ben sularda batan bir ışık gibi/sularda sönmek istiyorum!/Denize dönmek istiyorum!/Denize dönmek istiyorum!" Nâzım Hikmet, *Şiirler-1 835 Satır*, YKY, İstanbul, 2004, s. 107.

üretilen şiirlerde deniz, sonsuz bir özgürlük alanını çağrıştırır: 1940 tarihli ünlü "Ceviz Ağacı" şiiri, bulutların ve denizin birleşmesiyle oluşan bir genişlik duygusunun yanına Gülhane Parkı'nda polisten saklanan ceviz ağacının kıstırılmışlığını yerleştirir.[39] Şairin 1951'de vatandaşlıktan çıkartılmasından sonra yazdığı şiirlerinde baskın olan ayrılık teması, 1957'de dayanılması zor bir özlem olarak belirir: Karadeniz'in öteki tarafından sesini oğluna duyurmaya çalışan Nâzım Hikmet, Boğaz'ı simgeleyen deniz-vapur öğelerini yakıcı bir ayrılığın unsurları olarak değerlendirir.[40] Nâzım Hikmet'in yine uzakta yazılan ve "Denizin üstünde ala bulut" dizesiyle başlayan bir diğer isimsiz şiirinde de denizle bütünleşmek fikri karşımıza çıkar.[41] Bu hasret şiirlerinde deniz imgesi, ayrılık acısını ve kavuşma özlemini dile getirir.

Ayrılık acısı konusunda, Faruk Nafiz Çamlıbel ile edebiyat camiasını uzun süre meşgul eden bir aşk yaşayan Süküfe Nihal'in, Çamlıbel'in bir başka şehre tayin isteyerek orada evlenmesi üzerine yazdığı şiirler de anılabilir. Nihal, ilişkilerinin sona ermesinden duyduğu üzüntüyü "Son Hatıra" (1930) adlı şiirinde, kendisini hatıralar denizinde sürüklenen bir parça taşa benzeterek ifade eder.[42] Yapıtlarında deniz imgesini romantik bir tarzda kullanan Nihal, Yahya Kemal'in "Yürü! Hür mâviliğin bittiği son hadde kadar! İnsan âlemde hayâl ettiği müddetçe yaşar" dizesindeki son cümleyi de 1960'ta yayımladığı *Yerden Göğe* adlı kitabında yer verdiği "Duyuşlar" adlı şiirine almıştır.[43] Kimi yapıtlarda deniz yakıcı bir özleme denk düşerken, kimi yapıtlarda ise tüm özlemleri, hatta memleket özlemini bile unutturur. Örneğin, 1940'larda birbiri ardına tarihsel unsurlara yer verdiği romanlarını yayınlayan ve deniz imgesini Boğaziçi'nin güzelliğini anlatmak için bol bol kullanan Samiha Ayverdi, *Son Menzil* (1943) adlı romanında, Boğaziçi'nin dünyada eşi benzeri olmayan bir güzellik olarak tarif edilen manzarasını, küçük bir kız çocuğu iken Kafkasya'dan gelen ve bir besleme olarak Osmanlı konaklarına hizmet eden dadı karakterini, dönüşümünden memnuniyet duymaya ikna etmek

39 "Başım köpük köpük bulut/içim dışım deniz/ben bir ceviz ağacıyım Gülhane Parkı'nda/ budak budak/şerham şerham ihtiyar bir ceviz/ne sen bunun farkındasın/ne polis farkında" Nâzım Hikmet, *Şiirler 6: Yeni Şiirler*, YKY, İstanbul, 2013.

40 "Oğlum, sana sesleniyorum/işitiyor musun Memet/Memet.../Bir vapur geçer Varna önünden / Uyy Karadeniz'in gümüş telleri /Bir vapur geçer Boğaz'a doğru /Nâzım usulcacık okşar vapuru / Yanar elleri /Yanar elleri" 1957. Nâzım Hikmet, *Şiirler 6: Yeni Şiirler*, YKY, İstanbul, 2013.

41 "Denizin üstünde ala bulut/yüzünde gümüş gemi/içinde sarı balık/dibinde mavi yosun/kıyıda bir çıplak adam/durmuş düşünür/Bulut mu olsam/gemi mi yoksa/balık mı olsam/yosun mu yoksa?/Ne o, ne o, ne o/Deniz olunmalı, oğlum/bulutuyla, gemisiyle, balığıyla, yosunuyla" 1958. *a.g.e*, YKY, İstanbul, 2013.

42 "Dalgalar, sürükleyin beni de enginlere/ Kumların arasında ben de bir parça taşım/Ayrılmayız, beraber dalarız derinlere/ Derken bıraktı gitti elimi arkadaşım". *Gayya*, Muallim Ahmet Halit Kitabevi, İstanbul, 1930.

43 Aktaran Türkân Yeşilyurt Kayhan, *"Kadın Şairde Kadın: Şükûfe Nihal'in Şiirleri"*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi, Ankara, 2005, s. 31.

için kullanır.[44] Gelinen yer İstanbul'dur ve Ayverdi'ye göre, Boğaziçi'nin güzelliği tüm acıları örter.

İmparatorluktan sonraki döneme egemen olan ve "Türkleştirme" politikaları ile belirlenen kültürel dönüşüm, Cumhuriyet'in "makbul vatandaş" yaratma çabalarına eklemlenerek İkinci Dünya Savaşı süresince belirleyici bir rol oynar. "Makbul vatandaş"ı biçimlendirme çabaları, tutuklamalar ve kovuşturmalarla sürerken 1950'lerde makbul vatandaşın "Türk"lüğüne alternatif olarak "Anadoluluk" kavramı ortaya atılır. Bu kavramı ortaya atan ve Mavi Anadolu hareketini başlatan Cumhuriyet döneminin ilk kuşağından Cevat Şakir Kabaağaçlı (diğer adıyla Halikarnas Balıkçısı), Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat, ırk yerine kültür temelli bir milliyetçiliğin temellerini atarlar. Mavi Anadolu hareketi, Anadolu'daki etnik farklılığa ve kültürel alışverişe vurgu yapar; ancak, "Anadoluluk" kavramı etrafında da "Türklük" kavramı etrafındakine benzer, tartışmalı bir milliyetçi kutsallık oluşturulmasının yolunu açmanın ötesine geçemez. Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın 1946 yılında yazdığı romanı *Aganta Burina Burinata*, denizden geçinen balıkçıları, sünger avcılarını ve gemicileri konu edinir ve denizden uzak kalmanın mutsuzluğa sürükleyen özlemini ele alır. Mavi Anadolu hareketi ile birlikte edebiyatta deniz, yeniden aşkın bir huzur ve mutluluk imgesi olarak öne çıkar.

Mavi Anadolu hareketinin dışında kalan, dönemin diğer önemli edebiyatçılarının yapıtlarında da deniz, göze çarpan bir metafordur ve çoğunlukla özgürlük temasıyla birlikte anılmaktadır. Örneğin, Orhan Veli Kanık, 1949'da yayımladığı *Karşı* adlı kitabına aldığı ve "ne duruyorsun, at kendini denize, geride bekleyenin varmış aldırma" dizeleriyle akıllarda kalan şiirine "Hürriyet'e doğru" adını vermiştir.[45] İlk sayılarında Mavi Anadolu hareketinin etkisinde yazılar yayımlayan *Mavi* dergisi, denizin rengini adında yaşatır. Dönemin önemli edebiyat dergilerinden biri konumuna geçen ve Türkçe edebiyata damga vuran, sonradan "1950 kuşağı" olarak adlandırılacak yazarların uğrak noktası olan *Mavi*'nin ilk sayısında Teoman Civelek, bu ismi seçmelerinin sebebi olarak mavinin "hürriyetin ve barışın rengi" olmasını gösterir.[46]

Mavi Anadolu hareketinin simge ismi Cevat Şakir, *Ötelerin Çocuğu* (1956)

---

44 "Hele bu denizin, bu gençliğinin ateşli günlerini görmüş, tel tel parlayan kumral saçlarını taraken bir ayna gibi gözünün takılıp kaldığı bu oynak suların aşinalığını hiçbir yerde bulmak mümkün değildi. Ne dağlar bu derece hisli, ne vadiler, yamaçlar bu kadar fasih konuşucu idi. Hatta kendi memleketinin buzlu dereleri, gökyüzüne doğru bir hamlede fırlamış gibi sivrilen dağları ve kılıçla ikiye kesilmiş gibi çatlak kayalardan soğuk suları bile şu Boğaziçi denen cennetin güzellikleri ile boy ölçüşemezdi..." *Son Menzil*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, 2002, s. 148-149.

45 "Ne duruyorsun be/At kendini denize/Geride bekleyenin varmış aldırma/Görmüyor musun her yerde hürriyet/Yelken ol, kürek ol, dümen ol, balık ol, su ol/Git gidebildiğin yere" *Karşı*, Güney Matbaacılık ve Gazetecilik, İstanbul, 1949.

46 Aktaran Aslı Uçar, "1950'ler Türkiyesinde Edebiyat Dergiciliği: Poetikalar ve Politikalar", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi, Ankara, 2007, s. 61.

adlı romanında Ege denizi çevresindeki Türklerin ve Rumların deniz merkezli yaşamlarını konu edinmeyi sürdürür; bu romanda yazar, etnik farklılıkları teslim etmekle birlikte, bunu bir gerilim unsuru olarak değerlendirmez. Ancak, Cevat Şakir'in 1960'larda yazdığı *Uluç Reis* (1962) ve *Turgut Reis* (1966) romanlarında, *Aganta Burina Burinata*'da ve *Ötelerin Çocuğu*'nda görülen lirik deniz sevgisinin yerini milliyetçi vurgulara bıraktığını görürüz: Osmanlıların deniz savaşlarını ele alan bu tarihsel romanlarda kadınların kalbini fetheden cesur Türk denizcileri motifi tekrar karşımıza çıkar. Adları tecavüz ve yağmayla anılan İspanyol korsanlarının yanında Türk denizciler adeta soylu birer cesaret örneğidir.[47]

Edebiyatta deniz imgesinin peşinden giderken, bu imgeyi ideolojik meselelerin uzağında, mitolojik hikâyeler ve söylencelerle yorumlayan, yansımalara ve suyun ayna görevi görmesine referansla sanatsal bir metafora dönüştürenleri de gözden kaçırmamak gerekir. Bu isimlerden biri olan Ahmet Hamdi Tanpınar, ayna ve su imgelerini dönüşümlü kullanarak geçmişi hatırlama çabasına, hayallere ve rüya alemine, insanın ölüm karşısındaki direnişine vurgu yapar; örneğin "Başka Bir Yıldızda" şiirinde, aynaların sularında yıkanan yüzlerden söz eder.[48] "Ne İçindeyim Zamanın" şiirinde mistik bir vecd hali ve ışıklar içinde yüzme portresi vardır.[49] Tanpınar'ın sadece şiirlerinde değil, romanlarında da suyla ve denizle kurulan özel bir ilişki göze çarpar: İstanbul'un güzelliği, denize bakan ve dalgaları seyreden hülyalı bakışlardan yansır. Bu seyir hali, özellikle *Huzur* romanında (1949) kilit konumdadır. *Huzur*'da Tanpınar'ın çocukluğunun geçtiği Antalya Güvercinlik'te karşılaştığı, deniz suyuyla dolan mağara imgesini buluruz. Bu mağara, ana rahmini çağrıştıran gizemli simgeselliği ile romanın kahramanı Mümtaz için bir iç sorgulama mekânı olarak belirir. Burada sorduğu sorular Mümtaz'ın yaşamını belirler.[50]

İkinci Dünya Savaşı'nın ilan edilmesiyle sona eren *Huzur*, çalkantılı günlerin habercisi gibidir. Dünyayı, İkinci Dünya Savaşı'na götüren gelişmeler, Türkçe edebiyatta savaş teması çerçevesinde canlandırılan deniz imgelerine yeniden hız kazandırır. 1942'de Romanya'dan kaçan Yahudileri taşıyan *Struma* adlı geminin Şile kıyılarında sulara gömülmesi ile sonuçlanan facia politik

47 Murat Belge, *Genesis* adlı kitabında bu romanlara değinir. Belge'ye göre, Cevat Şakir, bu romanlarda "Türk olmayan"ların anlatılma tarzında, personalara yakıştırılan "sadizm"de Nihal Atsız'ı aratmaz, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008, s. 320.

48 "Bu ümitsiz ve biçare/Şahitleri ömrümüzün/Bu aynanın sularında/Kaç kere yıkandı yüzün" "Başka Bir Yıldızda" *Bütün Şiirleri*, Yeditepe, İstanbul, 1989, s. 33.

49 "Kökü bende bir sarmaşık/Olmuş dünya gezmekteyim/Mavi, masmavi bir ışık/Ortasında yüzmekteyim" "Ne İçindeyim Zamanın" *Bütün Şiirleri*, Yeditepe, İstanbul, 1989, s. 7.

50 Ana rahmi benzetmesi ve Mümtaz'ın cinsel "huzursuzluğu" üzerine daha detaylı bir tartışma için bkz. Çimen Günay-Erkol, "Sleepwalking in İstanbul: A Man in Anguish in A.H. Tanpınar's A Mind at Peace", *Symposium*, 63, (Yaz 2009), s. 85-106.

gündemi haftalarca meşgul etmesine karşın, Milli Şef döneminin baskı ortamında üretilen edebiyatta görünür olmaz. İkinci Dünya Savaşı'nı es geçmeyen ve dönemin politik koşullarını ve yükselen militarizmin aksaklıklarını konu edinen edebiyatçılar yasaklarla karşılaşır. Rıfat Ilgaz'ın *Yaşadıkça* (1947) adlı şiir kitabı, kimsesiz Anadolu çocuklarının askere alınmasını duru bir anlatımla dile getirerek iktidarın hedefine yerleşir.[51] Kimi yazarlar savaşta taraf olmak konusunda çekimserken kimileri ise savaş kışkırtıcılığı yapmaktan geri durmaz: örneğin, Nihal Atsız, 1946 tarihli *Yolların Sonu* adlı kitabındaki "Davetiye" şiirinde, Benito Mussolini'ye selam gönderirken karadan denizden ordular indiren, savaşı düğün sayan Türklüğe övgüler düzer.[52]

1950'lerin sonuna doğru savaşın izlerinin üstü örtüldükçe deniz imgesinin edebiyattaki eşlikçisi daha çok "aşk" olur. İlhan Berk'in 1958'de yayımladığı *Galile Denizi*, denizi kadın, kadını deniz olarak sunar ve suyu cinsel bir çekimin alanı olarak değerlendirir. Berk, denizden gelen, ona denizle görünen bir sevgiliye seslenir ve suyun akışkanlığını kullanarak aşkı dinamik kılar.[53] Sevgiliye kavuşma, bir "vecd" haline, ölüme uzanmak anlamına gelir ve böylece Berk'in şiiri, klasik Osmanlı şiirine kadar geri götürülebilecek bir simgeselliğe eklemlenir.[54] Kimi yazarlar içinse deniz, politik konjonktürden veya bu imgeyi çerçeveleyen romantizmden bağımsız olarak, kendi doğal varoluşu içinde bir mücadele alanı olarak belirir. Örneğin, Zeyyat Selimoğlu'nun *Kavganın Sonu ve Başı* (1955) ve *Direğin Tepesindeki Adam* (1969) adlı hikâye kitapları, Karadeniz'in kıyı köylerinden görüntüler ve uzak denizlere giden deniz adamlarının hayatından kareler sunar. Denizle ve doğayla mücadele, yöre insanının hayatının alışılageldik bir parçası olarak değerlendirilir. Mücadele alışılageldik de olsa, kimi seçimler yenilikçidir. Rıfat Ilgaz, eli silah tutan bütün erkeklerin cepheye gönderildiği Kurtuluş Savaşı yıllarında evinin ihtiyaçlarını karşılamak için sefere çıkan Cideli bir kadını ele aldığı *Halime Kaptan*'da (1972), ilk defa kadını denizle mücadelenin öznesi olarak değerlendirir. Kadın kaptan, Ilgaz'ın kitabını, deniz insanlarını konu edinen diğer romanlardan ayırır.

Kadınların deniz/vapur gibi imgelerle yan yana geldiği diğer bazı yapıtlarda da kadınların birey oluşlarının altını çizmeye yönelik bir faillik çabası se-

51 "Eli değnek tutar tutmaz çoban oldu/sardılar sırtına bazlamayı/onaltı yıl güne verdi karnını/on altı yıl koyun güttü/kavalsız insanlardan ağayı tanır/adını bilmez sorarsan/hayvanlardan karabaş'ı/günü yetti, bıyığı bitti, okundu künyesi/gitti, davulsuz zurnasız". *Yaşadıkça*, Çopuroğlu Matbaası, İstanbul, 1947.

52 "Ey Benito Musolini! Ey gayet yüce/İtalyanlar başvekili muhterem Düce! Duydum ki, yelkenleri edip de fora/Gelecekmiş orduların yeşil Bosfora/Buyursunlar... Bizim için savaş düğündür/Din Arab'ın, hukuk sizin, harp Türklüğündür/Açlar nasıl bir istekle koşarsa aşa/Türk eri de öyle gider kanlı savaşa/Hem karadan, hem denizden ordular indir/Çarpışalım, en doğru söz süngülerindir!" Nihal Atsız, *Yolların Sonu*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2010, s. 88.

53 "Senin bir körfezindir/Anaforlanır önümde benim". *Galile Denizi*, Varlık, İstanbul, 1958.

54 "Sizi ölüyorum, bir deniz oluyorsunuz, açıyorum". İlhan Berk, *a.g.e.*

zilir. Suat Derviş'in, çocuk yaşta fahişelik yapmaya başlayan Galatalı Cevriye'nin polisten saklanan bir kaçağa duyduğu aşkı anlattığı kült romanı *Fosforlu Cevriye*'de (1968) Cevriye, âşık olduğu adama yardım etmek için girıştiği bir kaçakçılık işinde başarısızlığa uğrar ve elindeki paketi yakalatmamak için paketle birlikte denize atlamak zorunda kalır. Âşık olduğu adam için ölüme gitmeyi göze alan Cevriye'nin hikâyesinde, deniz ve ölüm bir kez daha birleşir ve kadının kendi yaşamı için karar alabildiği ender "çıkış" anlarının aslında yaşamın her anına yayılmış bir "çıkışsızlıktan" beslendiği hatırlatılır. Babası ve amcaları denizci olan Leyla Erbil'in *Fosforlu Cevriye* ile aynı yıl yayımlanan *Gecede* (1968) adlı kitabında yer alan "Vapur" adlı öyküsünün merkezinde, gerilimli bir anne-çocuk ilişkisi ve gerçek olup olmadığı, çelişkilerle dolu ve sisli bir anlatımla sürekli sürüncemede bırakılan bir vapur bulunmaktadır. Kullanılan dilden kız olduğunu çıkarttığımız bu çocuğun annesini model alarak gösterdiği gelişim, vapurun deniz üzerindeki yolculuğu ile özdeşleştirilerek ele alınır. Hikâyede gerilim, birey olmak ve özgür olmak noktasında düğümlenir: burada deniz kapatan, kapsayan, düzenleyen ve emredendir.

Edebiyatta deniz imgesi, ruhsal çalkantıların dile getirilmesinde de sıkça kullanılır. Örneğin, Necip Fazıl Kısakürek'in karşılıksız bir aşkın gölgesinde yaşadığı ruhsal gel gitleri satırlara döktüğü ünlü şiiri "Çile"de (1973) deniz, uçsuz bucaksız bir varoluşu, enginliği ifade eder ve su, geçmiş ve geleceğin birleştiği bir ölüm/doğum anının olanaklarını barındırır.[55] Edip Cansever, "Ölü Sirenler" şiirinde (1970), denizle birleşmek, bir olmak, denize dolmak gibi, Divan şiirinde vahdet olarak işaretlenen vurguları kullanır ve deniz imgesini düşsel bir yokoluş ile birlikte anar.[56] Cemal Süreya'nın ilk baskısı 1973 yılında yapılan *Beni Öp Sonra Doğur Beni* adlı kitabının ilk şiiri olan "Bir Kentin Dışardan Görünüşü"nde bu çalkantıların tarihle bağlantısını kurma çabasını buluruz. Süreya, denizi kahramanlıklarla değil ürpertiyle anar ve farklı bir fetih öyküsü verir: Gemilerini karadan yürüten, Denizyollarına arma olarak toprağa saplanan çıpayı seçen, deniz kelimesini "ürpertici" bulan bir kültürden söz eden şair, denizle kurulan ilişkinin iki yüzlülüğüne, denize atfedilen tekinsizliğin insanları sürüklediği ikileme işaret eder.[57]

55 "Nizam köpürüyor, med vakti deniz/Nizam köpürüyor, ta çenemde su/Suda bir gizli yol, pırıltılı iz/Suda ezel fikri, ebed duygusu" Necip Fazıl Kısakürek, *Çile*, Büyük Doğu Yayınları, İstanbul, 1973.

56 "Akşam geri verince bana gözlerimi/Şehir de kayboldu denizin durgunluğu da/Bir anka kuşu yeniden kanyorken küllerini/Bir kaya oyuğu kendini alıştırıyorken boşluğa/Dedim, deniz de bendim, düşleyen de denizi/Ve sabah olur olmaz üstünde derinliğimin/Bir gülümseme gibi bulacağım kendimi" Edip Cansever, "Ölü Sirenler", *Kirli Ağustos*, De Yayınları, İstanbul, 1970.

57 "Fatih Sultan Mehmed gemilerini/Karadan yürüttü ya/Deniz kaçkını bir ulusun/Çocuklarıyız biz o gün bugün/Toprakçıl bir çapadır/Denizyollarının armasıbile/Ama dilimizde yine de en/Ürpertili kelime deniz" Cemal Süreya "Bir Kentin Dışarıdan Görünüşü" *Sevda Sözleri*, (haz.) Bir-

Yaşar Kemal, 1972'de balıkçılarla yaptığı ve "Denizler Kurudu" başlığıyla tefrika ettiği (daha sonra aynı adla kitaplaştırılan) röportajlarda ve 1978'de yayımladığı romanı *Deniz Küstü*'de bir başka ikileme değinir. Modern avlanma teknikleri nedeniyle türleri tehlikeye giren balıklar ve doğayı korumakla geçimlerini sağlamak arasında kalan balıkçılar, röportajlardaki detaylarla birlikte romana taşınırlar. *Deniz Küstü*'nün baş kişisi, yunuslarla arkadaşlık eden, İstanbullu balıkçılar yağı para getirdiği için yunus avına yöneldiklerinde onları engellemek amacıyla çırpınan ve başarısızlığa uğraması üzerine bunalıma giren balıkçı Selim'dir. Selim'in mücadelesi İstanbul'un dönüşümüyle, kaçakçılar, soygunlar ve şehirde tırmanan politik kavga ile iç içe geçer ve denizle "bir"leşen bir hayatın nasıl olabileceğine ilişkin dramatik bir portre sunar. Benzer bir tutkuyu Yaman Koray'ın *Büyük Orfoz*'unda (1979) buluruz. *Büyük Orfoz*, bir orfoza tutulan balıkçı Metin karakterini merkeze alarak, avcı ile balığın tutkulu ilişkisini Gökova'nın ıssız koylarına yerleştirir. Metin'in tutkusu üzerinden tartışmaya açılan av-avcı ilişkisi, Metin'in Ayla ile tanışması üzerine kadın-erkek ilişkilerini de içine alacak şekilde genişler ve çatallanır.

Bilge Karasu'nun *Göçmüş Kediler Bahçesi*'ndeki (1980) ilk metin olan "Avından El Alan"da da benzer bir kovalamaca öyküsü bulunmaktadır. Karasu, deniz-orfinoz-balıkçı üçgeninde, kaybetme tutkusu ve ölümü tartışma konusu eder. Kolunu uzun süredir peşinde olduğu balığa kaptıran balıkçı, avcı iken av konumuna geçer ve anlatıcı, bir yandan sevmek ve öldürmek üzerine düşünürken, diğer yandan da av ve avcının birbirini yemek üzerine kurulu tutkulu ilişkisi üzerine görüşler üretir. Aynı kitapta yer alan "Bizim Denizimiz" başlıklı sekizinci anlatı, denizdeki tuzlu su ile kanın benzerliği üzerine tartışan erkeklerin tuzlu suyla kanın yerlerini değiştirmeye çalışmalarını anlatır. "Bizim Denizimiz," sınırların muğlaklığı üzerine çarpıcı bir sorgulama içerir ve sınırlar olmasaydı özgürlüğün de anlamını yitireceğini hatırlatır.

1980 sonrası edebiyatta metropol yaşamı, teknolojinin yalnızlaştırdığı insanlar ve kimlik politikalarına ilişkin problemler önemli rol oynamaktadır. Şehirli bireylerin hayat karşısında sığındıkları yalnızlık, bir sınır duruma işaret edercesine, deniz imgesinin edebiyatta "sınır"larıyla belirginleşmesine neden olur. Örneğin, Mehmet Taner, *Bir Denizin Çekildiği Bütün Kıyılar* (1981) adlı şiir kitabına adını veren şiirinde, birbirinden habersiz kıyıların aynı denizi paylaştığını hatırlatır.[58] Selim İleri, ana teması yalnızlık olan *Bir*

han Keskin, YKY, Istanbul, 2002, s. 75-77. *Sevda Sözleri*, Cemal Süreya'nın *Üvercinka*, *Göçebe*, *Beni Öp Sonra Doğu Beni*, *Uçurumda Açan*, *Sıcak Nal* ve *Güz Bitiği* adlı kitaplarındaki şiirleriyle dergi ve mektuplarda kalan şiirleri ile bitmemiş şiirlerini bir araya getiren bir derlemedir.

58 "Düşünür geceleri deniz/Kıyıları geçmiş kıyıları/Düşün sen de bir denizin/Çekildiği bütün kıyıları". *Bir Denizin Çekildiği Bütün Kıyılar*, Tan Yayınları, Ankara, 1981.

Denizin Eteklerinde (1980) adlı öykü kitabında, benzer bir yorumla, genelde dağlar için kullanılan coğrafi bir terim olan etek terimini deniz imgesine "anaç" bir tavır atfedecek şekilde kullanır ve denize sığınmakta ortaklaşan insanlara dikkat çeker. Babası kaptan olan ve edebiyatında deniz ve vapurlara özel bir yer ayıran Sevim Burak, *Afrika Dansı*'nda (1983) otobiyografik detaylardan beslenen bir aşk hikâyesine yer verir ve açık denizin tehlikelerini bilen denizci büyükbaba figürü ve anlatıcının büyükannesi arasında gelişen aşkı hüzünlü ve sarsıcı bir anlatıya dönüştürürken sınır kavramının yarattığı yalnızlıklardan beslenir. Hilmi Yavuz'un Yusuf Horoz'un otobiyografik romanı olarak kurduğu postmodern anlatısı *Taormina*'da (1990) da deniz, düş ülke Taormina ile romanın yaşamsal gerçeklik düzlemindeki mekânları arasındaki sınırların belirsizleştiği yere denk düşer.

Deniz imgesinin yaşamla ölüm arasında çizdiği sınır ve taşıdığı tekinsizlik hissi üzerinden çarpıcı öyküler kuran bir diğer isim olan Cemil Kavukçu'nun *Temmuz Suçlu* (1990) adlı kitabındaki "Gemide" öyküsünde, bir gemide uyanan ve oraya nasıl geldiğini anlamlandıramayan anlatıcı, denizin hissettirdiği özgürlük duygusuyla çıkışsız kalmış olmanın verdiği tutsaklık duygusu arasındaki gel-gitlerini dile getirir. Bu öykü, karadan kaçmak için bir alternatif olarak görülen, sonsuzlukla, özgürlükle özdeşleştirilen deniz imgesinin de bir hapishaneye dönüşebileceği fikri ile farklı tartışmalara açılır. Kavukçu'nun 1999 tarihli *Dört Duvar Beş Pencere* adlı kitabındaki "Sessizlik" başlıklı öykü, saatlerce denize bakan bir çocuk, bir adam ve bir kadını deniz imgesi etrafında ortaklaştırır ve susuşlarını detaylandırır. Yazar, "Zamanın Aynasında" adlı hikâyesinde ne olduğunu bilmedikleri bir yaratıkla karşılaşan lanetli gemicilerin büyülü gerçekçilikle örülmüş dünyasına uzanır ve masalsı bir dille, denize ait yaşamların korkularıyla nasıl baş ettiğine değinir.

Nedim Gürsel'in 1995 tarihli romanı *Boğazkesen*'de deniz, hem kilit karakterlerden birine adını verir hem de bir tehlike ve tehdit metaforuna dönüşür.[59] Gürsel, *Boğazkesen*'de Osmanlı kültürüne yöneltilen tarihsel bir sorgulama ile varoluşçu sıkıntıların değerlendirildiği çağdaş sorgulamaları iç içe geçirir ve İstanbul'un fethine ilişkin tarihsel düzlemle, bir yalıda Fatih Sultan Mehmet dönemi üzerine bir roman yazan Fatih Haznedar adlı yazarın yaşamının anlatıldığı düzlemi bir sarmal haline getirir. 12 Eylül darbesiyle birlikte yazarın hayatına Deniz adında bir kadın girer. Deniz'in cazibesi romanın ilerleyişine ket vurmaya başlayınca, Haznedar, romanı ve sevgilisi arasında bir seçim yapmak zorunda kalır ve sonunda Deniz'i öldürür.

59 Gülşen Çulhaoğlu, "Şiddetli Bir Tarihsel Roman: Boğazkesen", *Tarih ve Roman: Boğazkesen Üzerine Yazılar*, haz., Bahriye Çeri, Can Yayınları, İstanbul, 2001, s. 156-167.

Çağdaş edebiyatta deniz ve denizcilik konusunda dikkat çekici bir emek barındıran ve denizin "sükûnet"ini suç olgusuyla birleştirerek sorgulanır kılan bir diğer yapıt, İhsan Oktay Anar'ın 2005 tarihli romanı *Amat*'tır. Amat, bütün tayfası yaşamlarının bir döneminde cinayet işlemiş günahkârlardan oluşan bir gemidir. Anar, Amat'ın Padişah emriyle çıktığı bir seferi, deniz imgesinin uyandırdığı tekinsiz duygulardan beslenerek kurgular ve Osmanlı deniz savaşlarının karanlık dünyasında gemicilerin yaşamlarını detaylandırır. 17. yüzyıl İstanbulu'ndan yola çıkan roman, bir vakanüvistin ağzından yazılıyormuş gibi, çıkılan seferde denizcilerin başlarına gelen türlü olaylardan, veba salgınından vb. söz eder. Mitlerle, söylencelerle ve dinî metinlerle beslenen bu yolculuk teması, yer yer metaforik bir arayışa dönüşerek Tanrısal olana yönelen bir "yaşam yolculuğu"nu canlandırır.

Yaşam yolculuğu, başı ve sonu olan bir yolculuk gibi görünse de, aslında hiçbir yere varamadan "kendini kaybetmek" de yolcunun seçeneklerinden biridir. 1980 sonrası şiirin önemli isimlerinden Haydar Ergülen, *Keder Gibi Ödünç* adlı kitabında (2005), deniz imgesini yolculuk metaforuyla içiçe geçirerek kullandığı şiirlerinden birinde, yolun sonunun şiire de çıkabileceğini "deniz ve tren ikisiyle de şiire giderdim ben" diyerek belirtir.[60] Birhan Keskin, *Yeryüzü Halleri*'nde (2002) yer alan "Deniz" şiirinde, denizi konuşturur ve sonsuzluğun hissettirdiği yalnızlık duygusunun da başka türlü bir kayboluşa yol açabileceğini hatırlatır.[61] Yolculuk metaforuyla birlikte, deniz imgesini bir "hatıralar denizi"ne dönüştüren Demir Özlü'nün, İstanbul, Stockholm ve Bangkok üçgeninde geçen *Dalgalar* (2006) adlı romanı da unutmanın imkânsızlığına vurgu yaparak yolculuğa bir döngüsellik atfeder. Özlü, Endonezya'daki büyük depremin ardından yaşanan dehşetli yıkımın trajedisini, hafızasındaki boşluklar ve kendi yaşamındaki yıkımlarla hesaplaşmaya çalışan anlatıcının bireysel trajedisine eklemler ve deniz imgesini, belleğin "sonsuzluğunun" bir metaforu olarak kullanır. Özlü'nün bu romanında, "ölüm getiren" deniz imgesinin tsunami ile çerçevelenen çağdaş bir yorumunu buluruz.

Ayfer Tunç'un *Bir Deliler Evinin Yalan Yanlış Anlatılan Kısa Tarihi* (2009) adlı romanı, deniz imgesinin edebiyattaki işlevine yeni bir yorum getirir. Tunç, bu romanda, denize bakan yanında hiç pencere olmayan bir akıl hastanesini bir Türkiye metaforu olarak kullanarak sorunları çözmeyi değil ertelemeyi seçen bir toplumsal bilinçaltını resmeder ve denize bakmamayı,

60 "Atilla Josef istasyonunda indim trenden/uzandım hayatın üstüne boylu boyunca/ilk maaşımı almıştım son defa Şirket-i Hayriye'den/deniz ve tren ikisiyle de şiire giderdim ben". *Yağmur Cemi*, "Kara Turna Ekspresi", Toroslu Kitaplığı, İstanbul, 2006.

61 "Uzun uzun bir yağmuru okudum/Uzun ıslığını taşıdım rüzgârın/Uzak bir kıyıya mektup yolladım/Döndüm, derinde dövdüm kendimi/Duydum, kırıldı içimde tuz sesi/Bir derine ağladım". *Yeryüzü Halleri*, YKY, İstanbul, 2002.

denizi önemsememeyi erteleme üzerine kurulu bu refleksin bir yansıması olarak değerlendirir. Denizin kadın yaşantısı için hâlâ uğruna savaşılması gereken bir özgürlük alanı olduğuna ilişkin çarpıcı bir vurguyu Çiğdem Sezer ve Gonca Özmen gibi son dönemin öne çıkan şairlerinde buluruz. Çiğdem Sezer, *Denizden Geçme Hali* (2009) adlı kitabındaki şiirlerinde özgürlük simgesi olarak kullandığı denizin karşısına, gündelik koşturmacaları içindeki kadınları yerleştirir.[62] Denize karşı durup seyre dalabilmek, kendi yaşamının "efendisi" olmuş kadınların işidir. Gonca Özmen, deniz imgesini rüzgâr ve gökyüzü gibi imgelerle birlikte kullanarak taşra yaşamının sıkıştırılmışlığı içinden bir özgürlük vaadi seslendirir. Özmen, henüz kitaplaşmamış şiirlerinden olan "Memet" şiirinde kahramanlıklarla anılan deniz savaşlarının yanına sırtında çanta savaşmaya giden, tek başına bir Memet yerleştirir.[63]

Edebiyatın tarihsel olana ilgisinin giderek tırmandığı 2000'li yıllarda yazılan yapıtlarda, deniz imgesi, Çanakkale savaşları, *Struma* gemisinin veya *Ertuğrul* denizaltısının batışı gibi dramatik olaylar eşliğinde yeniden ele alınmakta, karanlıkta kalmış kimi dramlar farklı bakış açılarından hareketle tartışma konusu edilmektedir. Bu olaylara ilişkin kimi tanıklıklar yeni yeni su yüzüne çıkıyor; Hasan Âli Yücel'in annesi Neyyire Hanım tarafından dedesi ve Can Yücel'in büyükdedesi olan ve Ertuğrul şehitleri arasında bulunan süvari Âli Bey'in eşine yazdığı mektuplar 1995'te yayımlandı.[64] *Struma*'nın Türkiye tarafından Şile kıyılarına çektirilmesi ve ardından da batması, geçtiğimiz yıllarda üst üste yazılan romanlarla tarihsel bir sorgulama alanı olarak belirginleşti.[65] Çanakkale'ye ilişkin tanıklıklar ve ortaya çıkan belgeler popüler bir ilgi görmeye devam ediyor. Edebiyat, bu tarihsel damara yaslanarak kültür, kimlik ve "ötekilik" gibi konularda çözümlemeler yapmaya devam etmektedir.

2000'li yılların edebiyatının, deniz imgesinin pek çok farklı yüzünü barındırdığını görüyoruz: göçün, sürgünlerin ve arayışların, seyahatlerin, aşkın, kavuşmanın ve ayrılıkların, bolluğun, genişliğin, huzurun ve huzursuzluğun, cömertliğin, özgürlüğün simgesi olarak kullanılan deniz imgesi, kimi yapıtlarda mitolojik bir düzlemde ele alınır ve insanı Tanrısal olana bağ-

62 "Yürümek sokaklarda sabah ve akşam ve canı isteyince/Şarkı söylemek saçlarını kısacık kestirmek bir dilim karpuz yemek/Denize karşı". *Denizden Geçme Hâli*, YKY, İstanbul, 2009, s. 15.

63 "Ben bana ne etsem bilmem ki/Ben bana hep bir deniz savaşı Memet/Sen bu beni kuşlara al bu beni varoşlara/Savaş nasılsa bir sırt çantası Memet". "Memet", *Yasakmeyve*, 34 (Eylül-Ekim 2008), s. 84.

64 *Ertuğrul Süvarisi Ali Bey'den Ayşe Hanım'a Mektuplar*, haz., Canan Yücel Eronat, YKY, İstanbul, 1995.

65 Son yıllarda yazılan ve *Struma*'ya değinen romanlar arasında Doğan Akhanlı'nın *Madonna'nın Son Hayali* (2005), Zülfü Livaneli'nin *Serenad* (2010) ve Halit Kakınç'ın *Struma: Yüzen Tabut* (2011) adlı kitapları bulunmaktadır.

larken, kimi yapıtlarda ise, geçim kaygısının veya politik/ideolojik arayışların çerçevesinde insani ilişkileri şekillendiriyor. Savaşçı, balıkçı, kaptan, avcı rolleri insanın denize egemen olmak isteyen yüzünü gösterirken, deniz imgesinin sürgünle, intiharla, bunalımla, ruhsal dönüşümlerle anıldığı yapıtlarda ise insanı denizin sunduğu sonsuzluk duygusu karşısında yıkık, çaresiz ve teslim olmuş buluruz. İstanbul ve Boğaz, ayrılmaz bir ikili olarak pek çok farklı yazarın satırlarında belirmeye devam etmektedir: dolayısıyla, denizin pastoral bir güzellik anlatısına konu olmaya devam ettiğini söylemek de olası görünüyor. Türkçe edebiyat, farklı coğrafyalara açılan, okyanusları, felaketleri, deprem ve tsunamiyi konu edinen metinlerle birlikte evrensele açılan bir kapıyı aralamaktadır.

Farklı tarihsel dönemlerde yazılmış metinlerde deniz imgesi konusunda beliren ilginç ortaklık, metinler değişik dertlerle kurulsa da, bu imgenin hem cazibeyi hem de tehlikeyi çağrıştıran bir imge olarak karşımıza çıkmaya devam etmesidir. Behçet Necatigil'in yazının başında andığım şiirinde sözünü ettiği gibi, içimizin yangınını söndürmeye çalışan şair Ali Ruhi'nin maddi imkânsızlıklar içinde kâtip olmak zorunda kalması, bir yandan yeni yerler keşfetmek isterken diğer yandan kendi kalmak istemesi gibi çelişkiler, denizin vaat ettiği "yolculuk" üzerinden su ve kara, yaşam ve ölüm, risk ve güven, unutmak ve hatırlamak gibi pek çok ikiliğin tartışılmasına ve aşındırılmasına olanak tanır. Deniz imgesine eşlik eden durumlar, bu durum ister yolculuk isterse göç, sürgün veya savaş olsun, suyun derinliklerinin, "öte"sinin bilinmezliği ile ilgili korkulardan beslenir.

Denizin yaşam ve ölüm arasındaki sınırları hatırlatan ikircikli konumu, aslında edebiyatta bu imgeyi çerçeveleyen esaslı bir kuramsal meseleye de ışık tutuyor. "Su" imgesinin psikanalitik okumalarının kadınsılığa ve ana rahmine dönüş özlemine vurgu yaptığını biliyoruz. Su, anneyle kurulan ilksel birliğe gönderme yapan, dolayısıyla psikanalitik bakış açısından denizin dişilliğine ve yutucu "anaç"lığına ilişkin bir vurgu taşıyan bir imge olarak değerlendirilmektedir. Pek çok mitolojik öykü, kadınla suyun özdeşliğine işaret eder.

Anne, hem "bir" olmak istediğimiz, hem kendimiz olmak için ayrılmak zorunda olduğumuzdur. Bu çerçevede düşünüldüğünde, denizle ilgili tehdit algısını bir "kadınsılaşma endişesi" olarak okumak da olanaklıdır. Böylesi bir okuma çabası, birkaç yüzyıllık bir malzeme üzerinden sağlıklı bir şekilde yürütülebilecek bir çaba olmadığından bu yazıyı böyle bir çaba ile şekillendirmedim. Ancak, böylesi bir psikanalitik okumayı, deniz konusunda hissedilen "korkuyu" anlamlandırmak adına alternatif bir yol sunduğu için değerli bulduğumu belirtmek isterim. Kaldı ki, modernleşme projemizin yumuşak karnı tam da burası değil mi? Deniz imgesi, erkek egemenli-

ğindeki modernleşme hikâyemize eşlik eden "erkeklik" korkularını okumak için işlevsel olabilir. İçimizin yangını kimin hangi satırıyla sönecek bilinmez; ama yangını anlamak için denizin karşısına geçip Adalet Ağaoğlu'nun *Yazsonu*'nda sorduğu gibi sormak gerek belki de: "Bir kimse, neden oltasını içinde tek balık olmadığını bildiği göle sarkıtır" ve orada oturup saatlerce bekler?[66]

66 *Yazsonu*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007, s. 1.

Gemiler geçer şarkılarımdan: Memleket müziğinde gemi, vapur ve diğerleri...

MURAT MERİÇ

Çocukluğum deniz üzerinde geçti: Dedemin Çanakkale'deki (önce kırmızı, sonra beyaz) sandalı Tuna'yla maaile açılır, ekseriyetle balık tutar, kimi zaman sandalı kıyıya çeker ve denize girerdik. Az fırtına atlatmadık, yağmurlarda ıslandık, Boğaz'dan geçen şileplerle karşı karşıya kaldık. Dedem korkmazdı, bize de korkmamayı öğretti. Denizle sıkıfıkılığım buradan gelir. Orada kalmadı elbette: Çanakkale-Kilitbahir arasında işleyen "motor"larda, Eceabat'a giden araba vapurlarında ve sıklıkla gittiğimiz İzmir'deki küçük körfez vapurlarında geçti sonraki hayatım. İstanbul'a geldiğim ilk gün yaptığım ilk şey vapura binınekti. Bugün, İstanbul'dan korkmuyorsam, sebebi bu olmalı.

Deniz, benim için üzerindeki "taşıt"larla güzeldi. Bunun için küçükken gittiğim Samsun'un vapursuz denizini hiç sevmedim. Boş gelmişti bana. Deniz, vapurlarıyla (ve elbette kayıklarıyla, sandallarıyla, motorlarıyla, takalarıyla ve hatta denizaltılarıyla) güzeldir... Çanakkale'ye yılda iki kere Deniz Harp Okulu öğrencilerini getiren *Savarona*'dan Üsküdar-Beşiktaş arası yolcu taşıyan *Morgül*'lere, bir sürüsünü bilerek ve tanıyarak geçti hayatım. Denizi, içindeki balıkları değil, üzerindeki "taşıt"ları da bildim. Boğaz vapurları uzaktan yaklaşırken hangisi olduğunu tahmin ettim, genellikle tutturdum. *Barış Manço*'dan *Fahri S. Korutürk*'e, artık müzelik olan *Fenerbahçe*'den hiç görmediğim ama hep merak ettiğim *Kalender*'e hepsi hayatının bir parçasıydı. Okulda, tarihimizi "şanlı" kılan vapur hikâyeleriyle donanmamız bu sevgiyi büyüttü elbette. Çocuk yaşımda Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun üzerinden Anadolu'ya ayak bastığı *Bandırma*'dan, Çanakkale'yi "geçilmez" kılan *Nusrat*'a bir sürü vapuru sevdim, sonradan *Yavuz* ve *Midilli*'ye dönüşen *Goben* ve *Breslav*'dan yüzdüğüm suların dibinde yatan *Bouvet*'e çoğunu öğren-

dim. Nara Burnu açığındaki *Dumlupınar* enkazı benim için bir faciadan öte mercan tuttuğumuz bir batıktı. Dedemin kerterizleri bugünkü gibi aklımda: Burundaki nöbetçi kulübesini bir kola alıp burun istikametine askerîyenin depolarını verince Dumlupınar'a ulaşmış olurduk. Güneşli havalarda denizin dibinde hep o karaltıyı aradım, gördükçe ürktüm. Buna rağmen vapurların batabildiği bilgisi beni hiç korkutmadı, onları hep sevdim. Bugün, İstanbul'u seviyorsam ve Moda'da yaşıyorsam, sebebi bir yere giderken vapura binme lüksümün olması. Bugün, Ankara'da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı önünde dikili direğin *Yavuz*'un direği olduğunu biliyorsam, bu, çocukluğumdan kalma sevgi yüzünden.

Çocukken kimi şarkılarda karşıma çıktı vapurlar, sonra hiç eksilmedi. Üç yanı denizlerle çevrili (ama deniz sevmeyen insanlarla dolu) memleketimin vapurları, çocuk şarkılarından türkülere her dem yanıbaşımdaydı. Bu yazı, dilimdeki vapurlu şarkıları bir araya toplamak için yazıldı. Kitabıma da (*Pop Dedik / Türkçe Sözlü Hafif Batı Müziği*, İletişim Yayınları, 2006) aldığım eski bir yazımdan faydalandım, yeniledim. Vapurlar, gemiler, sandallar, takalar ve motorlar öznem oldu, şarkılara o gözle baktım. "8.15 Vapuru"ndan "Takalar"a uzandım ve "O gemide ah ben de olsaydım"dan "Bakalırım giden geminin ardından"a pek çok dizeyi aklıma getirdim. Eksiği elbette vardır ama bunca geminin, vapurun arasında o kadar kusur kadı kızında da... O halde, heyamola diyelim, yelkenimizi rüzgârlara verelim, mavi sular üzerinde ilerleyelim!

"Heyamola" dedik, oradan başlayalım: Sezen Aksu, Coşkun Demir ve Ali Kocatepe'den kurulu "Mavi Yolcular"ın, 1983'te Eurovision Şarkı Yarışması Türkiye elemelerinde söylediği şarkının adı bu. Sonradan Emre Altuğ tarafından da yorumlanan bu şarkı memleketi temsile hak kazanamadı, birinciliği (günah keçisi ilan edilerek bütün Eurovision tarihindeki başarısızlığın hesabını sorduğumuz) "Opera"ya kaptırdı belki ama halk arasında çok sevildi ve "yılın şarkısı" seçildi. En büyük rakibi "Atlantis"ti, Beş Yıl Önce On Yıl Sonra grubu söylüyordu ve kayıp kıtayı anlatıyordu. Kayıp ve batık kıta: Kim bilir hangi denizin dibinde olduğunu bilmediğimiz! "Heyamola", aslında bir "mavi yolculuk" şarkısıydı. Tek değildi. Halikarnas Balıkçısı'nın dostlarıyla yaptığı, sonradan rutinleşen ve turistikleşen gezileri anlatan şarkı çok ama daha en başta onlara girersek, her limana uğrayan tekneler gibi, ilerleyemeyiz. Deniz yolculuğunun deniz üzerinde olanı makbul: Demirleyeceksek de orada demirlemeliyiz ki denizden asgari seviyede faydalanalım. Onun için, İlhan İrem üzerinden ilerleyelim: 1989 tarihli "Uçun Kuşlar Uçun" albümü, adına feyk atarak "Gemiler Döner Geriye" adlı şarkıyla başlar ve kasetin ilk yüzü "Heyamola" ile sonlanır. Bir döngüdür bu, denizde başlar, denizde biter, yaşananlarda hep denize ve gemilere selam çakılır. Bir başka "Heya-

mola", Grup Tempo tarafından seslendirilir, "Çek ağlarını" diye başlar, yosunlardan balıklara uzanır. "Ne hoş ey güzel Tanrım / Ne hoş maviliklerde sefer etmek / Bir sahilden çözülüp gitmek" dizeleriyle başlayan "Ne Hoş (Açsam Rüzgâra)" da Grup Tempo'nun şahane bir deniz yolculuğunu oldukça sakin anlatan şarkısı.

"Heyamola" seslenişi Karadeniz yöresinde "Heyamol"a dönüşür. İnebolu türküsü olan "Besmeleyle Başlayalım / Heyamola" bir yana, Karadeniz türkülerinde bu seslenişe sıklıkla rastlanır. Ruhi Su tarafından seslendirilen "Heyamol", öncesinde 45'lik olarak yayınlanmış, sonra "Pir Sultan'dan Levnî'ye" adlı albüme alınmıştır. Karadeniz, biraz taka biraz hamsi demektir aslında: Gemi ya da vapur pek uğramaz o yörelere, "allı yeşilli, dümenleri Lazlı" takalar doludur sular, tıpkı Bülent Ecevit'in aynı adlı şiirindeki gibi: "Takalar geçiyor, en nazlı yelkenlilerden de güzel". Şiiri besteleyen Ali Kocatepe, seslendiren (bu kez 1978 Eurovision Türkiye elemeleri için kurulan) Modern Folk Üçlüsü ve Nükhet Duru'dan oluşan Anadolu Majör grubu. Sonradan Senem Diyici'nin de farklı bir şekilde yorumladığı bu beste, tuhaf bir şekilde en bilinen pop şarkılarımızdandır. Karadeniz'le (müzikal anlamda da) alakası pek yoktur aslında ama duyduğumuz anda o denizin hırçın dalgaları bizi alıp bir yerlere götürür.

Neşe Karaböcek, bir 45'lik plağında, meşhur Rize türküsü "Çayelinden Öteye"yi yine Rize yöresinden "Gemime Çektim Yelken" ile birleştirerek söyler. Gemi kelimesinin sirayet ettiği az sayıda Karadeniz türküsünden biridir bu. Takalar varken kimse gemiye, vapura, hele hele kayığa, sandala yüz vermez Karadeniz'de. Karadeniz denince asıl akla gelen hamsidir elbette, üzerine yüzlerce şarkı türkü yapılmıştır ama denizin üzerindeyiz, içine hiç girmeyelim. Gerçi Yüksek Sadakat'in "Denizaltı"sıyla bir dalıp çıkabiliriz: "Uzakta, seslerden (şehirden) uzakta, denizaltında / Farklıyız, gözlerden uzakta, denizaltında / Burada her şey yolunda merkez / Orada iyi mi herkes?" sözlerine haiz şarkı, bildiğimiz tek denizaltı şarkısı. Denizaltı denen aletten ziyade denizin altını anlatıyor gibi görünse de ıskalamamız doğru olmaz.

Rock hattına girmeden türküleri kurcalamaya devam edelim... Yine bir Karadeniz türküsü olan "Yavuz Geliyor Yavuz", adı üstünde, savaşa girmemize sebep olan o meşhur gemiyi anlatır: "Yavuz geliyor Yavuz da / Denizi yara yara / Kız seni alacağım da / Başına vura vura // Gemim geliyor gemim de / Vona Burnu'ndan beri / Kız Allah'ı seversen de / At başından çemberi // Hey gidi kara gemi de / Topladın redifleri / Döndün limandan beri de / Ağlattın fişekleri" Türkü, "La Komida" adıyla Seferad diline de uyarlanmıştır. Grup NET ve Haluk Levent tarafından seslendirilen "Vapurum Üç Borulu", Kıbrıs türküsüdür. Bir İstanbul türküsü olan "Gemilerde Talim Var" ya

da Trabzon yöresinden "Gemiciler Kalkalım", hemen herkesçe bilinen türküler. Bu kadar değil: Yine bir Trabzon türküsü olan (yakın dönemde Derya Petek'in Cahit Berkay eşliğinde seslendirdiği ama çoğumuzun Tuğrul Şan'dan bildiği) "Ayna Ayna Ellere", bir gemici türküsüdür. "Tersaneden Kalktı Efe Alayı", Sinop yöresinden alınmadır, "Oy Gemici Gemici" ise Ordu'dan: "Oy gemici gemici de nerden aldın pirinci / Benim sevdiğim güzel de şu Ordu'da birinci..." Osman Pehlivan'dan alınan ve Muzaffer Sarısözen'in katkısıyla TRT repertuarına 0266 numarayla kaydedilen 4/4'lük Rumeli Türküsü fazla bilinmez: "Gemi kalkar sulara akar / Giymiş mor fesini de Süleyman / Bakışı canlar yakar..." Barış Manço'nun da seslendirdiği "Ham Meyvayı Kopardılar Dalından"da "Uzun olur gemilerin direği / Yanık olur âşıkların yüreği" sözleri karşımıza çıkar. Bir Ege türküsü olan "Ah Bir Ateş Ver"de de aynı dizeler vardır, ancak bu kez yüreği yanık olan efelerdir. Yine efelerden söz eden ve Muammer Ketencoğlu'nun "Karanfilin Moruna" albümünden aşina olduğumuz "Bir Gemim Var Adalara Yaslanır" ise (tuhaftır ama) bir Ankara türküsüdür. Ankara adının da denizle alakası vardır: Rivayetler, şehrin adının çapadan geldiğini söyler.

Türkü bahsini kapatmadan, türkü tadında bir şarkıdan söz edelim: Ege Üniversitesi Türk Müziği Konservatuarı öğretim görevlilerinden bir kısmı tarafından 1992'de kurulan Grup Mecaz, "Yalelli" adlı albümlerinde Karadeniz ağzıyla söylenmiş sevimli bir aşk şarkısına yer verir: "Kiz tutayım kolundan / Kaçırayim ben seni / Bu sevdanunyuzinden / Rabbum kel etti beni / Tut tut tut tut ipunucikaçayi / Dütdütdütdüt gemi dudukçalayi / Gel geleceksen sevdalum / Aşk gemisi kaçayi..." "Aşk Gemisi" adlı şarkının çocukluğumuzda bizi limandan limana, maceradan maceraya sürükleyen şahane diziyle alakası sadece isim benzerliğinden ibaret...

Türkülerden şarkılara geçerken iki mühim albümü anmak elzem... İlki, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayınlanan "Deniz & Gemici Türküleri". Bu albüm, Ayhan Yüksel danışmanlığında Şerif Şölen tarafından kotarılmış ve şu ana kadar andığımız türkülerin hemen hepsini (hem de Tuğrul Şan'dan Nazan Sıvacı'ya işin ehli seslerce yapılan yorumlarını) içine alan, meraklısının ıskalamak istemeyeceği (ancak yazık ki zor bulunan) muazzam bir derleme. Yine "resmî" bir albüm olan, ve "Deniz Kuvvetleri Komutanı emriyle Kuzey Deniz Saha Komutanlığı koordinatörlüğünde Türk Donanıma Vakfı tarafından hazırlatılmış" olan "Barbaros Senfonisi" adlı plak, Serdar Öztürk'ün aynı adlı senfonisini ve "Gemicilik Opereti"ni içeren, bulunması zor bir başka albüm. Besteci idaresinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Özel Senfoni Orkestra ve Korosu tarafından seslendirilen, prömiyeri 4 Ağustos 1973'te Heybeliada'da Deniz Harp Okulu'nun kuruluşunun 200. yıldönümünde yapılan, "çeşitli Bahriye türkü ve marşlarından esinlenerek"

yazılmış dört bölümlük eser, memleketin en büyük gemicilerinden Barbaros Hayrettin Paşa'nın savaşlarını, zaferlerini, "Türk halkının sevgisi ve yüzyıllar boyu Bahriye'nin gür sesi"ni anlatır.

Türkülerden şarkılara geçelim: Vapur, gemi ve sandala, şarkılarda sıklıkla rastlanır. Bilhassa gemi dendiğinde akla bir sürü şarkı gelmesi kaçınılmaz: "Vakit Yok Gemi Kalkıyor"dan "Gemiler"e uzanan bir külliyat var önümüzde. Sandal, (işveli söylenişinden olsa gerek) daha ziyade alaturka şarkılara girmiş. Kayık, içlerinde en garibanı. Vapur, başta kantolar olmak üzere pek çok şarkıya sızmış ancak o da bir süre sonra yerini gemiye bırakmış.

Gemilerle ilerleyelim. Külliyata baktığımızda, Düş Sokağı Sakinleri ve Ezginin Günlüğü şarkılarında gemilerin sık sık karşımıza çıktığını görüyoruz. Ezginin Günlüğü'nün "İstavrit" albümünde yer alan (ve sonradan Sabahat Akkiraz tarafından da seslendirilen) şarkının adı bizzat "Gemi": "Ah, küçücük gemi, sulara attın şimdi kendini, delisin / Ah, yakarlar seni, dönmezsin bir daha geri, delisin / Ah, peşimde rüzgâr, ne yağmurlar dost ne bir kıyı var, deliyim / Ah, düşlerim kaldı, yalnızım düşlerim kaldı, deliyim..." Topluluğun "Dargın mıyız?" adlı albümünde yer alan "Gemiler Gibi"de hayat, dünya ve sevda geçip giden gemilere benzetilir. Şarkının iki dizesi çok güzeldir: "Kalbim açıkta bir gemi / Yalnızlık bitmiyor..." "Oyun" albümündeki "Martı" ise "başka türlü" bir aşkı anlatır: "Takıldım gittim peşinden ah güzelim / Bir gemiydi benim sevdiğim / Yelkeninde bir beyaz gül ah güzelim / Dumanında sevda sözleri..." "Ölüdeniz" albümüne adını veren şarkı, Nazım Hikmet'in "Japon Balıkçısı" adlı şiirinden bestelenmiştir: "Balık tuttuk yiyen ölür / Elimize değen ölür / Bu gemi bir kara tabut / Lumbarından giren ölür" Aynı şiir, Ünol Büyükgönenç'in 1989'da yayımlanan ve bir dönem üniversitelilerin başucu kasetlerinden olan "Güzel Günler Göreceğiz" albümünde farklı bir besteyle yer alır. Büyükgönenç'in seslendirdiği bir başka Nâzım Hikmet şiiri, "Denize Dönmek İstiyorum", değişik bestelerle karşımıza çıkan şarkılardan biridir: Edip Akbayram'ın 1988 tarihli "Özgürlük" albümünde farklı bir besteyle yer alır: "Mavi aynasında suların / Boy verip görünmek istiyorum / Denize dönmek istiyorum / Sularda sönmek istiyorum // Gemiler gider aydın ufuklara, gemiler gider / Gergin beyaz yelkenleri doldurmaz keder" Zülfü Livaneli, sazdan caza geçtiği "Ada" albümünde yer alan çok bilinen şarkısında sevgilinin gözlerini bir gemiye benzetir: "Gözlerin bu gece çok uzaktan geçen bir gemi..." Aynı albümün açılış şarkısı "Gün Olur", Orhan Veli'nin "Karşı" adlı kitabının ilk dizelerinden bestelenmiştir: "Gün olur, alır başımı giderim / Denizden yeni çıkmış ağların kokusunda / Şu ada senin, bu ada benim / Yelkovan kuşlarının peşi sıra..." Bunu takiben karşımıza çıkan ve Sait Faik'e ithaf edilen "Ada"ya ise martı seslerinin yanı sıra vapur düdükleri girer...

Ahmet Kaya'nın "Turuncu Gemi"si, yıllarca çekme kasetlerde elden ele dolaştıktan sonra nihayet "Yıldızlar ve Yakamoz" albümünde karşımıza çıkar. Turuncu geminin yolcuları, "tüfekleri ellerinde" yoldaşlardır ve sözlerini Gülten Kaya'nın yazdığı şarkı şöyle biter: "Hadi gülüm toparlan gidiyoruz / Yaşamak için ölmek sırası bizde / Gitmeden yetişelim gemiye / Çabuk!.." Kaya'nın "Şarkıların Dağlara" albümüne aldığı Attila İlhan "Cinayet Saati", "Haliç'te bir vapuru vurdular dört kişi / Demirlemişti eli kolu bağlıydı ağlıyordu" dizeleriyle başlar.

Gemili şarkılar, memleket pop sularında bir derya! Beşini hızla analım: Athena'nın punk yaptığı zamanlardan kalan "Korsanlar Kralı Bazil", Gökalp Baykal'ın "Sürgünden Gelen Gemi"si, Ege'nin "Senden Uzak" albümünde yer alan, Uzay Heparı anısına yaptığı "Son Gemi" (ki "Sessiz Gemi"ye göndermedir: "Nereye böyle, ah niye bu veda / Kalkınadı henüz son gemi daha"), Nurettin Rençber'den "Yaralı Gemi" ve İlkay Akkaya'nın seslendirdiği "Fırtınada Gemim"... Yaşar Kurt'un bir şarkısında geçen "Gemiler bensiz gider" ve Bülent Ortaçgil'in "Adam Sende"sinde karşımıza çıkan "Gemiler yürümüyor kaptan" dizelerini, bu şarkılara ekleyelim. Ortaçgil'in şarkısı, ilk baskısı Titanik adlı bir şirket tarafından yapılan "Bu Şarkılar Adam Olmaz" albümünden. Şirketin logosunun "batmakta olan Titanik" olduğu bilgisi, hoş bir ayrıntı olarak bu yazıya girsin. Selen Şeşen tarafından seslendirilen çocuk şarkısı "Uzaydan Bir Gemi Geldi"de karşımıza çıkan geminin mevzumuzla alakalı olmadığını söylemeye gerek yok sanırım.

Bunca gemili şarkıdan söz edip asıl şarkıyı atlamak elbette olmaz: Orhan Atasoy'un bir döneme damgasını vuran "Gemiler"i... Atasoy dışında Melis Sökmen, Zerrin Özer, Özcan Deniz ve Teoman tarafından da seslendirilen bu şarkının sözleri her versiyonda farklı ama nakarat hep aynı: "Sen geçerken sahilden sessizce / Gemiler kalkar yüreğimden gizlice..." "Dönersen Islık Çal" filminde de kullanılan şarkının Umur Turagay imzalı klibi, en az şarkı kadar güzel. "Gemiler"in karşımıza çıktığı dönemde Mehmet Güreli'nin Ayşe Tütüncü, İlkin Deniz ve Şuayip Yeltan'la yaptığı "Vapurlar", aynı adlı kısa filmin müziği ve bir dönem öğrenci evlerinin vazgeçilmezi. Kaseti yayınlayan şirketin adı, yine denizden geliyor: Ahtapot!

Cem Karaca'nın bir şarkısına adını veren (laf ile yürümeyen) "Peynir Gemisi", Barış Manço'nun "Ahmet Bey'in Ceketi"nde de karşımıza çıkar. Ancak bu ve "gemileri yakmak" gibi deyimlere ve martı, dalga, sahil, iskele, rıhtım gibi yan yollara saparsak yazının ucu kaçar. İyisi mi, Nazan Öncel'in 2004 tarihli albümü "Yan Yana Fotoğraf Çektirelim"de seslendirdiği "Küçük Gemiler" aracılığıyla ufak ufak engin sulara doğru ilerleyelim: "Küçük gemiler su alır bebeğim / Bu sokaktan geçerken başını çevir bebeğim / Dalgalarla boğuşmak senin harcın değil / Burada güneş doğmaz bilirim /.../ Büyük gemi-

ler buradan geçmez bayım / Takalar gibi bu limanda demir almaz bebeğim / Dalgalarla boğuşmak senin harcın değil / Burada çiçekler yaşamaz bilirim..." Aynı albümde yer alan ve "İki Genç Kız" filminde de karşımıza çıkan etkileyici Nazan Öncel şarkısı "Hayat Güzelmiş", şu sözlerle biter: "Ne güneşe uzandık yan yana / Ne yağmurda ıslandık / Bir vapura atlayıp bir sabah / Hiç gittik mi bir yere / Olmadı olamadı // Hayat güzelmiş / Güneş doğarmış / Gemiler geçermiş / Yağmur yağarmış / Utanmadan"

Gemi, sadece burada değil dünyada da daha ziyade ayrılıkların simgesi. Misal, Cem Karaca'nın seslendirdiği Mehmet Soyarslan bestesi "Ayrılık Günümüz", limanda geçer: "Limanda bir gemi bekliyor seni / Yelkenler açılmış hem demir almış / Uçuşan martılar uzakta kıyı / Rüzgârlar söylüyor hep o şarkıyı..." Mevzudan hafif uzaklaşma pahasına, martıların da hep ayrılıklarla ilişkilendirildiği bilgisini burada verelim, yolumuza devam edelim: Dario Moreno'nun "Deniz ve Mehtap"ından bu yana bu güzel (ama aslında korkutucu) kuşlar hep şahit gösterilmiştir! Ezginin Günlüğü tarafından müziklenen Orhan Veli şiiri "Ayrılış", "Bakakalırım giden geminin ardından" dizesiyle başlar. Timur Selçuk'un Ümit Yaşar Oğuzcan'ın şiirinden bestelediği "Rıhtımda", sevgiliyi alıp giden bir gemiyi ve "kalan" kederli adamı anlatır: "Derken bir düdük öttü ansızın / Bembeyaz gemi gitgide ufaldı / Korkunç yalnızlığıyla baş başa / Rıhtımda bir adam kaldı" Yine Timur Selçuk'un yine Ümit Yaşar Oğuzcan'ın dizelerinden bestelediği "Böyledir Akşamları İstanbul'un" adlı şarkısında vapur sesi iç yakıcı bir biçimde karşımıza çıkar: "Ansızın bir vapur düdüğü parçalar geceyi / Götürür o sesler seni uzaklara..."Attila İlhan şiirinden Müjdat Akgün'ün bestelediği ve Alpay'ın seslendirdiği "Üçüncü Şahsın Şiiri"nde de gemiler vardır: "Ne vakit Maçka'dan geçsem / Limanda hep gemiler olurdu /.../ Akşamlar bir roman gibi biterdi / Jezabel kan içinde yatardı / Limandan bir gemi giderdi / Sen kalkıp ona giderdin / Benzin mum gibi giderdin / Sabaha kadar kalırdın..."

Bizim şarkılarda kavuşturan gemi pek yoktur. En fazla "o gemide ah ben de olsaydım / açık denizlere yol alsaydım" şeklinde iç geçirmeler vardır. Sadece tarzını değil görünüşünden albüm kapaklarına her şeyini Harry Belafonte'den alan "Kalipso Kralı" Metin Ersoy'un şarkısı "Vakit Yok Gemi Kalkıyor"da gemi bir kavuşma aracıdır ama o da en fazla temenni olarak kalır. Sözler, Ali Öke tarafından, bir Jamaika halk şarkısı üzerine yazılmıştır: "Geç kalacaksın hiç yok zaman / Düşünme sakın olma pişman / Yalnız kalamaz hiçbir yaratık / Vakit yok gemi kalkıyor artık // Bu gemide ah ben de olsaydım / Açık denizlere yol alsaydım / Vız gelirdi her şey inan bana / Yeter ki ben sana varsaydım" Sonradan Yaşar tarafından seslendirilen bu şakının nakaratı "Ah o gemide ben de olsaydım" şeklinde değiştirilmiştir.

Yazıyı Mavi Yolcular'ın seslendirdiği "Heyamola" ile açmıştık... Bu şarkı-

nın, memlekette yayınlanan ve çok satan son 45'liklerden biri olduğu bilgisini burada verelim ve plağın arka yüzünü çevirelim. Karşımıza çıkan, yine bir Ali Kocatepe bestesi olan "İstanbul Boğazı". Şarkıda ilk dikkatimizi çeken elbette vapurlar: "Süzülür akar gider vapurlar sıra sıra / Ne güzel bir mavi yoldur şu İstanbul Boğazı..." O vapurlar, Vedat Türkali'nin dizelerinde "mavi patiskaları yırtan gemiler"e dönüşür ve Onur Akın'ın müziklediği bu şiir, bir dönem direnişin simgesi olan, üniversite eylemlerinde sıklıkla söylenen "İstanbul", hem Grup Baran'ın hem de Edip Akbayram'ın sesinden bize ulaşır.

Boğaz'da nazlı nazlı gezen vapurlar, hasretin de simgesidir: Uzaktayken insanın aklına gelir, onları, hasretini çektikleri o güzel şehre bağlar. Bir anlamda İstanbul'un simgesi, yedi tepesi ya da (artık yanar dönerli) köprüleri değil, vapurlarıdır. Nâzım Hikmet, sürgündeyken İstanbul'a selamını (Suavi'nin, Ömer Özgeç'in ve Zülfü Livaneli'nin farklı bestelerle söylediği şarkıda) bir vapurla gönderir: "Bir vapur geçer Varna önünden / Oy Karadeniz'in gümüş telleri / Bir vapur geçer Boğaz'a doğru / Nazım usulcacık okşar vapuru / Yanar elleri..." Boğaz vapurlarından biri değildir bu belki ama onlardan birisiyle mutlaka karşılaşacaktır! Şanar Yurdatapan'ın sürgündeyken yazdığı "İstanbul'da Olmak"ta geçen şu dize kim bilir kaç uzak yüreği dağlamıştır: "Şimdi İstanbul'da olmak vardı anasını satayım / Püfür püfür bir vapurun yan tarafında..." Cem Karaca, aynı dönemde yaptığı "Hep Kahır"da özlediği İstanbul'dan bir haber almak için çabalar: "İnsanlar gülüyordu de / Trende, vapurda, otobüste / Yalan da olsa hoşuma gidiyor söyle..."

İstanbul'un simgesi addettiğimiz vapurlar Boğaz'da iki yaka arasında nazlı nazlı süzülürken nice insanı evine, işine, eşine kavuşturur. Otobüs ve tren saatleri ona göre ayarlanır, planlar vapur tarifesine göre yapılır. Kalkma saati yaklaşığında vapura doğru telaşlı adımlarla yürüyen, düdüğü duyduktan sonra koşan insanlar yadırganmaz. Yetişme telaşı bir yana, hayattan koparılmış bir sakin zamandır vapur yolculukları: Ne yaparsanız yapın, ne kadar aceleniz olursa olsun, en az yirmi dakikanız vardır. Kimi çay içer, kimi müzik dinler, kimi gazete ya da kitap okur. Genç âşıklar, vapurun tenha köşelerinde öpüşür; tıpkı Kayahan'la Ayşegül Aldinç'in birlikte katıldıkları Kuşadası Altın Güvercin Şarkı Yarışması'nda seslendirdikleri "Masum Küçücük Bir Öpücük"te olduğu gibi: "Bir bahar akşamında, bir vapurda / Kimseden kaçmadık ki / Bir bahar akşamında, bir vapurda / Canımız öyle istedi..."

Telaş her zaman işe yaramaz elbet. Bülent Ortaçgil'in "Eylül Akşamı"nda söylediği gibi, vapur kimi zaman kaçar: "Sabah 7:30 vapuruna / Sen koşa koşa yetişirken / Ben yürüdüğümden kaçırmışımdır..."Ama dert değildir bu, aynı Ortaçgil, bu kez "Mavi Kuş"ta şu öğüdü verir: "Bütün vapurları kaçıranlar gibi / Gel hiç üzülme..." Kimi zaman isabetli karşılaşmalara vesile olur vapurlar. Bulutsuzluk Özlemi'nin ilk albümündeki sıkı şarkılardan birisinde

karşımıza çıkan "Evinde gitarın var mı / Gidelim öyleyse" sözü, vapur beklerken iskelede söylenmiştir. Sibel Can'ın Soner Sarıkabadayı ile seslendirdiği "Son Vapur"da Boğaz vapurlarına gönderme vardır: "Geri dönersen dön / Ben buradayım / Karşıdan karşıya / Son vapurdayım..." İzzet Yıldızhan'ın aynı adlı şarkısında şu sözler vardır: "Ah bir bilsen ne çok özledim seni / Son vapur da getirmedi seni geri..." Ercan & Gökhan Çağıran'ın "Ozanın Güncesi" albümünde bir başka "Son Vapur" vardır ancak vapurdan ziyade ayrılıkla alakalıdır. Ezginin Günlüğü'nün "Rüya" albümünün açılışında yer alan bir başka "Son Vapur" ise doğrudan Boğaz vapurlarıyla alakalıdır: "Saat çok geçti, kafamız bir hoştu / Son vapura yetişemedik..." Son vapuru bilmeyiz ama, ZeN'in bir şarkısında anlattığı "İnkılâp vapuru"na yetişemediğimiz bir gerçek; nice güzel vapurla birlikte yok olan güzelliklerden biridir.

Vapur, bir yandan yalnızlığın simgesidir, diğer yandan olmayacak buluşmalar orada gerçekleşir, gerçekleşmeyecek aşklar yaşanır. Yonca Evcimik, sözlerini Ercan Saatçi'nin yazdığı (Jessica Jay'in "Broken Hearted Woman" şarkısından uyarlanan) "8.15 Vapuru"nda "yakışıklı babam gibi / âşık oldum anam gibi" sözleriyle anlattığı adamla karşılaşır: "Bu sabah 8.15 vapurunda, onu gördüm karşımda / Dizlerimi titretti, âşık oldum galiba..." Elif Turan, "Boğaz Vapuru, Simit ve Çay" şarkısında, yine vapurda filizlenen bir aşktan söz eder. Yazık ki simitin son parçası martılara gitmiş, aşk hayaller arasında sürerken ansızın bitmiştir: "Saltanat kayığında hayal ederken seni ben / Sen değil miydin beni kalbinden denize iten..." Ayna'nın "Keyifli Hatun"unda farklı bir vapurlu sahne vardır: "Dün seni gördüm ya vapurda yüreğim oynadı yerinden / Elinde çay, sigara, gözlerinde İstanbul / Keyifli hatunsun bi'tanem..." Ayna'nın, "Gitiğin Yağmurla Gel" şarkısı ise "Geldiğin vapurla hasretim döner" sözleriyle başlar.

Ada vapuru elbette bir başka âlem. Yine bir Ayna şarkısıyla uzanalım Adalar'a, "Ada Vapuru" eşliğinde: "Bu ada vapurunda sen olmalıydın yanımda..." Buradaki efkara kanmayın, ada vapuru oldukça şenliklidir aslında ve hakkında en güzel şiiri Melih Cevdet Anday yazmış, en güzel şarkıyı ise bu şiirden Onno Tunç bestelemiştir: Sezen Aksu'nun seslendirdiği "Şinanay","Ada vapuru yandan çarklı / Bayraklar donanmış cafcaflı" diye başlar ve bu şarkıya o dönem vapurlarda karşılaştığımız "simitçi, kahveci, gazozcu"nun yanı sıra "Müslümanı, Yahudisi, Urumu"yla Ada halkı konuk olur. Ezginin Günlüğü tarafından seslendirilen "Küçük Hanımın Şarkısı", "Uyudu ada vapuru bu gece" sözleriyle başlar, şöyle devam eder: "Uzaktan ada vapuru geçiyor / Savuruyor bak dumanını / Yüreğime dokunuyor bu sızı..."Adalara kadar gelmişken, mevzu dışına çıkmak pahasına bir bilgiyi ıskalamayalım ve Orhan Şevki'nin Kınalı'da yayımladığı aylık gazete "Son Vapur"u analım ve hızla Burgaz'a uzanalım. Orada elbette Sait Faik karşılayacak bizi... Vapurlar-

la, kayıklarla içli dışlı olan hikâyecimizin yazdıkları içinde en etkileyicilerden biri "Stelyanos Hrisopulos Gemisi"dir ve bize çocukluğumuzda ezberletilen hamasî bir şarkıyı hatırlatır: "Türklerin gemisi kırmızı direkli / İçindeki askerler aslan yürekli // Düşmanın –ki burası ekseriyetle 'Yunan'ın' şeklinde söylenir– gemisi mavi direkli / İçindeki askerler tavşan yürekli..." Edebiyat âlemine girmişken, oradan şarkılara geçen en meşhur gemiyi anmamak olmaz: Yahya Kemal Beyatlı'nın "Sessiz Gemi"si: "Artık demir almak günü gelmişse zamandan / Meçhule giden bir gemi kalkar bu limandan / Hiç yolcusu yokmuş gibi sessizce alır yol / Sallanmaz o kalkışta ne mendil, ne de bir kol" Bu, "son gemi"dir ve dönüşü yoktur: "Birçok gidenin her biri memnun ki yerinden / Birçok seneler geçti; dönen yok seferinden..." Bu şiir, iki değişik zamanda iki farklı besteyle çıkar karşımıza. Moğollar'ın ilk dönem bestelerinden "Sessiz Gemi" pek bilinmez belki ama Yeşil Giresunlu'nun, Christian Delagrange şarkısı "Sans Toi je Suissseul" üzerine oturttuğu "Sessiz Gemi" çok meşhurdur: Hümeyra'nın 1975 yılında seslendirdiği, sonrasında Yaşar, Sertab Erener, Candan Erçetin, Recep Aktuğ, Cansu Koç, Müslüm Gürses gibi sanatçıların yorumladığı bu şarkı, çoktan klasikler arasına girdi bile... Edebiyat bahsini Orhan Veli Kanık'la kapatalım: "Elifbamın yapraklarında / Gemilerim, yelkenli gemilerim / Giderler yamyamların memleketlerine / Gemilerim, yan yata yata / Gemilerim, kurşunkalemiyle çizilmiş / Gemilerim, kırmızı bayraklı..." dizeleri Selmi Andak tarafından bestelenmiş ve Murathan Mungan'ın oyunlaştırdığı "Bir Garip Orhan Veli"de Müşfik Kenter tarafından seslendirilmiş, oyunun plağında onun sesinden karşımıza çıkmıştır.

Yazı boyu gemilerden ve doğal olarak Boğaz vapurlarının cirit attığı İstanbul'dan söz ettik. İstanbul dışına çıktığımız anda İzmir'den bir ses duyarız: "Bin vapura gel İzmir'e yanı yanı başıma / Şu gençlikte neler geldi cahil başıma..." Yeni Türkü'nün yenilediği "Telgrafın Telleri"nde rastladığımız bu çağrıya, İzmir'den "gemileri yakarak" İstanbul'a gelen cevval delikanlının cevabı olumsuzdur: "Galata'nın Beyoğlu'nun çapkın kızları / Yoksa canım nasıl geçer ayaz kışları / Olan oldu bunca aydır çoktan unuttum seni / Ne binerim vapura ben ne de dönerim geri..."

Vapur, gemi derken yazının sonlarına yaklaşıyoruz. Deniz üstünde yaptığımız, gemiler ve vapurların yanı sıra takaları da andığımız bu yolculukta kayıkları ve sandalları unutmak olmaz. En meşhur sandallı şarkı alaturka repertuarının vazgeçilmezlerindendir: "Gönlüm düşüyor çırpınarak gizli kemende / Kız sandalı kalbim gibi oynatma dümende..." İsmail Baha Sürelsan'ın bestelediği şarkının sözleri Turgut Tarhan'ındır ve pop cenahına Modern Folk Üçlüsü yorumuyla demir atmıştır. Selahattin Özdemir'in "Umut Sandalı" ise arabesk âlemlerinden kopup gelen bir şarkıdır: "Umut sandalımı kıyıya çektim / İnleyen gönlüme dokunma dostum..." Sözlerini Yavuz

Laçin'in yazdığı, Özer Şenay'ın bestelediği, Müslüm Gürses'ten Erkin Koray'a pek çok sanatçı tarafından seslendirilen "Sandalcı", bir arabesk klasiğidir: "Asıl küreklere ağır ağır çek / Uzak kıyılara götür sandalcı / Yalnızım bu yerde arayanım yok / Kimse bilmez hatır gönül sandalcı // Gönlüm küreklerin ardınca yürür / Yavaşlama durma enginlere sür / Ufkunda serildi koca bir ömür / Yaz sulara kürek kürek sandalcı // Gece ayaz ayaz çöktü, bak aya / Bahtım perde perde döküldü suya / Kaderim elinde karşı kıyıya / İster götür ister batır sandalcı"

Denizler üzerinde yolculuğumuz daha sürer, zorlarsak denizleri katar, martısından midyesine her şeyi içine alırız ama o zaman sınırları zorlar, bağımsızlığımızı ilan eder, yeni bir kitap yapmaya soyunuruz. Hem mevzu derin olduğundan, biraz da rahatlığımdan bu kitaba giren son yazılardan biri bu. Son vapuru kaçırma telaşı üzerimde, yazıyı bitirirken bana denizi sevdiren dedemi ve çocukluğumda kayığın yekesini elinde tutan dayımı sevgiyle anmak isterim. Bu yazı, onlara ve tüm deniz severlere armağanım olsun.

Türk sinemasının deniz yolculukları...

ALİ CAN SEKMEÇ

Hep söylediğimiz gibi Türk sineması her zaman hayatın karşılığı olmuştur bu ülkede... Ve yine tekrarlayacağımız gibi bir asra yakındır, sokakların, kalabalıkların, hayatların neşesi, hüznü, dert ortağı olmuştur. Türk insanının dile getirdikleri ya da getiremedikleri tüm hallerinin bir sergi alanı olmuştur Türk sineması ya da nam-ı diğer Yeşilçam filmleri...

Günlük hayatın tüm renklerini barındıran filmler, "iki süper film birden" sloganıyla hem renkli hem de Türkçe olarak kimi zaman yazlık bahçelerin kimi zamansa karanlık düş şatolarının perdelerinden akıp giderken, ne gam kalacaktı ne de keder... Eğer mevsim yazsa soğuk bir gazoz ve bir avuç kuru yemiş eşlik edecekti seyircisine... Ya kışsa, işte o zaman değmeyin "alaska frigo" keyfine...

Yazımızın konusu işte bu tüm renklerden birisi olan deniz ve içindeki, kıyısındaki, güvertesindeki hayatlar üzerine... Bilindiği üzere Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke... En güzel şehirleri bu bereketli denizlerin kıyılarında... İstanbul'da ya da İzmir'de yaşayıp da denizi sevmemek ne mümkün... Türk sineması da işte bu sevgiden olsa gerek, denizi ve beraberindeki hayatları hiçbir zaman es geçmemiş, sanki içinden deniz geçmeyen filmler biraz eksik kalmıştır. Daha çok İstanbul ve çevresinde geçen filmlerde görünür mavi sular... Vapurlar, tekneler, kaptanlar, balıkçılar, bahriyeliler, Boğaziçi sahilleri ve iskeleleri, Ada plajları, Haliç, Kız Kulesi, Haydarpaşa ve içinde nice hayatların sürdüğü ünlü Boğaziçi yalıları... Seyirci kimi zaman beğendiği bu mekânları tekrar görebilmenin mutluluğunu yaşarken, kimi zamanda sık sık görmesine rağmen fark edemediği güzelliklerini keşfeder. Hep söylediğimiz gibi madem sinema hayatın karşılığıydı o zaman içinden deniz geçmeyen film olabilir miydi?

Türk sinemasının denizler ve üzerindeki hayatlarla ilk buluşması, 1923 yılında çekilen *Kız Kulesinde Bir Facia* adlı filmle başlar. Muhsin Ertuğrul'un yazıp yönettiği bu film Türk sinema tarihinin kurulan ilk yapım şirketi Kemal Film adına çekilmiştir. Muhsin Ertuğrul'un, Pierre Antier ve Cloquemin'in *Les Gardiensde Phare* adlı oyunundan adapte ederek hazırladığı bu film deniz feneri bekçisi bir baba oğlun hikâyesidir. Oyunculukları Dr. Emin Belli Beliğ, Neyyire Neyir, Aznif Mınakyan, Hakkı Necip Ağırman, Refik Kemal Arduman, Ağavni Necip Ağırman, Sepetçi Komik Ali Rıza gibi dönemin tanınmış tiyatro sanatçılarının üstlendiği bu filmde başrolü Muhsin Ertuğrul oynamıştır. Baba-oğul fener bekçileri bir gece görev yerlerine giderken oğul bir köpek tarafından ısırılır. Hafif yaralanan delikanlı bunu hiç önemsemez ve babasıyla birlikte görev yerine gelir. Fakat bir süre sonra delikanlıda ışıktan ve sudan korkma halleri belirmeye başlar. Kıyıdan çok uzakta olma ve feneri terk edememe durumu yaşlı babanın elini kolunu bağlamıştır. Bir süre sonra delikanlı ışıktan korktuğu için fenerin yakılmasına da izin vermeyecektir. Baba oğul arasında bu durum kavgaya neden olacak, baba istemeden oğlunun ölümüne neden olacaktır. Cezmi Ar'ın görüntülediği film adından da anlaşılacağı üzere İstanbul Boğazı'nın simgesi olan Kız Kulesi ve çevresinde çekilmiştir. Bugün bir kopyası olmayan bu film, İstanbul'un ve Marmara sahillerinin kim bilir hangi güzelliklerine sahiptir.

Türk sinemasının daha sonraki yıllarda çekilen yüzlerce filminde daha Kız Kulesi, karşımıza çıkar. İstanbul'un genel manzarası içinde önemli bir yere sahip olan Kız Kulesi, son olarak 1993 yılında çekilen *Kız Kulesi Âşıkları* adlı filmde boy gösterir. Macit Koper'in senaryosundan İrfan Tözüm tarafından filme alınan *Kız Kulesi Âşıkları* aslında mitolojik "Hera-Leandros" adlı hikâyenin serbest bir uyarlamasıdır.

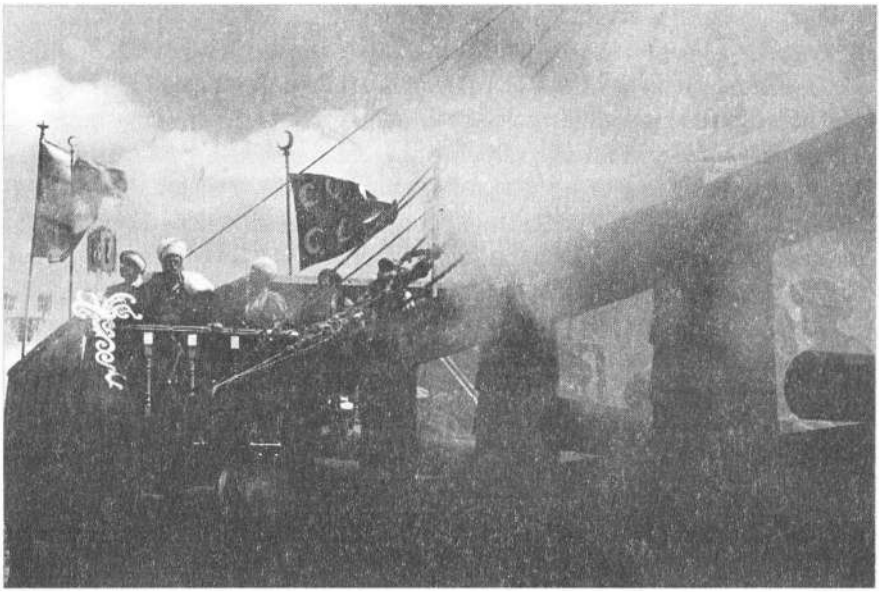
1944 yılında çekilen, başrollerini Nezihe Becerikli, Orhan Esen ve Talat Artemel'in oynadığı *Deniz Kızı* deniz ve insan ilişkisini birebir anlatan ilk film olarak Türk sinema tarihindeki yerini alır. Baha Gelenbevi'nin yazıp yönettiği bu film denizde yaşayan bir genç kızın dramını anlatır. Tekne üzerinde yaşayan saf bir balıkçı kız tesadüfen tanıştığı bir gence âşık olarak, onun peşinden İstanbul'a gelir. Fakat bu aşk tek taraflıdır ve yaşadıkları genç kızın bara düşmesine neden olacaktır. *Deniz Kızı* filmi aslında talihsizliğiyle de bir ilktir Türk sinemasında. Film çekimleri bittikten sonra, kurgu sırasında stüdyoda çıkan bir yangın sonucu tamamen yok olur. Yönetmen Baha Gelenbevi, tüm ekibi toplayarak filmi bir kez daha çeker. Fakat film çekilişinden 20 yıl sonra saklandığı Türk Film Arşivi'nde çıkan yangın sonucu yeniden yok olur. Böylece *Deniz Kızı* filmi, Türk sinemasının kayıp filmleri listesindeki yerini alır.

Deniz insanları, daha sonraları 1972'de *Denizden Gelen Kız* (Oğuz Gözen),

1978'de *Denizden Gelen Kadın* (Yücel Uçanoğlu), 1987'de *Deniz Kızı* (Yavuzer Çetinkaya), 1988'de *Deniz Yıldızı* (Kartal Tibet) ve *Denizden Gelen Kadın* (Sırrı Gültekin) ve son olarak 2009'da çekilen *Denizden Gelen* (Nesli Çölgeçen) adlı filmlerle anlatılmaya devam eder.

Türk sineması 1950'li yıllardan başlamak üzere denizleri ve üzerindeki hayatları tarihî-kostüme filmlere de sokmaya başlar. İlk film aslında 1949 yapımı olan *Akdeniz Korsanları* adlı bir macera filmidir. Yönetmenliğini aslında usta bir makyaj uzmanı da olan Kadri Öğelman'ın üstlendiği bu filmde Necdet Mahfi Ayral, Refik Kemal Arduman, Şakir Arseven, Yaşar Nezihi Özsoy, Muazzez Ülkerer, Emine Adalet Pee, Daver Yüken, İbrahim Arıpek, Kadir Savun ve Muzaffer Demir gibi dönemin tanınmış oyuncuları rol alır. Akdeniz'in bir Türk gölü olduğu 15. yüzyılda Malta adasında bir zindanda hapis olan Türk denizcileri Könü Ali Reis (İbrahim Aripek) ve Kara Hamza Reis (Şakir Arseven) bir yolunu bularak kaçınayı başarırlar. Onlara Davut (Refik Kemal Arduman) adlı bir genç yardım eder. Kara Hamza Reis kaçarken esir tutulan adamlarını ve gemisini de kurtarır. Fakat limanda esir tutulan bir Venedik kalyonu vardır. Davut tek başına bu gemiyi kurtarır. Çünkü içinde âşık olduğu Maria (Emine Adalet Pee) adında bir kadın da vardır. And Film / Turgut Demirağ adına çekilen *Akdeniz Korsanları* konusundan da anlaşılacağı üzere tipik bir kahramanlık filmidir. Üstelik korsanlarımız Akdeniz'de değil Marmara'nın dingin sularında dolaşır dururlar.

1951 yapımı *Barbaros Hayrettin Paşa* tarihi deniz filmlerinin en ünlü ve en pahalı olanlarından biridir. Senaryosunu cezaevinden yeni çıkmış usta şair Nazım Hikmet'in takma adla yazdığı ve dönemine göre dev prodüksiyon olarak kabul edilen filmi Baha Gelenbevi yönetir. Cüneyt Gökçer, Mesiha Yelda, Ayla Karaca, Münir Özkul, Cahit Irgat, Refet Gülerman, Kadri Öğelman, Hulusi Kentmen, Turhan Göker, Ercüment Behzat Lav, Feridun Çölgeçen, İbrahim Delideniz, Refik Kemal Arduman, Münir Ceyhan, Ali Korkut Şengöz, Kadir Savun, Muharrem Gürses, Ali Üstüntaş, Ahmet Tarık Tekçe, Sadri Karan, Osman Türkoğlu, Nana Aslanoğlu, Adnan Uygur ve Hasan Ceylan'dan oluşan oyuncu kadrosu bu film için özenle bir araya getirilir. Hızır Reis (Cüneyt Gökçer) Akdeniz'i kasıp kavuran ünlü bir Türk denizcisidir. Avrupalılar tarafından kızıl sakallı korsan olarak tanınmakta ve Barbaros adıyla anılmaktadır. Özellikle Venedik gemileri Barbaros için büyük bir uğraştır. Günün birinde vurdukları bir gemide ünlü Venedikli Kont Vespasio'nun (Cahit Irgat) nişanlısı da vardır. Kontun nişanlısı Kontes Julia (Ayla Karaca) daha ilk görüşte Barbaros'a âşık olmuştur. Oysa Barbaros onu fidye için elinde tutmaktadır. Yüksek fidye sonrasında Kontes gönderilir ama Barbaros da onu sevmiştir. Aradan zaman geçer. Kont Vespasio tüm Avrupa'yı dolaşarak Barbaros'a karşı bir savaş açmak ve onu yok etmek için destek is-



Barbaros Hayrettin Paşa.

ter. Bu arada Venedikliler Midilli adasını vurarak adadaki Türk kızlarını esir alırlar. Kızlar arasında Barbaros'un levendlerinden Selim'in (Münir Özkul) nişanlısı Hatice de (Mesiha Yelda) vardır. Barbaros kontun kalesine saldırır. Kale kısa zamanda fethedilir. Kont ölmüş, Kontes ise intihar etmiştir. Bu arada Avrupa devletleri Preveze önlerinde Osmanlı donanmasına karşı savaş açar. Andrea Doria (Feridun Çölgeçen) komutasındaki haçlı donanması Osmanlılar tarafından hezimete uğratılır. Bu başarısından dolayı Osmanlı padişahı Kanuni Sultan Süleyman, Barbaros'u İstanbul'a davet eder ve kendisini kaptan-ı derya ilan eder. Barbaros'un içinde büyük bir pişmanlık vardır. Kontes Julia'nın aşkını kabul etmeyişi onu yıkmıştır.

Barbaros'un deniz savaşları için İpek Film Stüdyosu'nda dekor savaş kalyonları yapılır ama genel sahneler için çözüm daha kolaydır. Kaleme aldığımız anılarında filmin oyuncularından Münir Özkul bu kolay çözümü şöyle anlatıyor:

> Yönetmenimiz Baha Gelenbevi filmdeki deniz savaşı sahneleri için İstanbul sinemalarında gösterilen 'Lady Hamilton' adlı konusu denizler üzerinde geçen tarihi bir İngiliz filminden parçalar bulmuş ve bunları senarist Nazım Hikmet'e göstermek üzere stüdyoya getirmişti. O sırada yanlarında ben de vardım. Nazım Hikmet gördüğünü anlamamış olacak ki 'ne olacak bunlar' di-

ye sordu. Baha Bey 'filmde kullanacağız, biz bu sahneleri yapamayız' diye cevap verdi. Nazım Hikmet 'olmaz öyle şey, biz kâğıttan gemiler yapalım ama bunu kullanmayalım, bunun bizim tarihimizle ne alakası var' dedi ve sinirle seti terk edip gitti...

Tarihî-kostüme filmlerin denizler üzerindeki yolculuğu daha sonraki yıllarda *Malkoçoğlu Kara Korsan* (1968 / Süreyya Duru), *Tarkan Viking Kanı* (1972 / Mehmet Aslan), *Sabu Kahraman Korsan* (1972 / Tarık Tibet) ve *Kara Murat Denizler Hakimi* (1978 / Natuk Baytan) filmleriyle sürer gider.

Takvimler 1953 yılının 4 Nisan'ını gösterdiğinde yaşanan bir deniz kazası bütün Türkiye'yi derin bir acıya boğar. 1950 yılında Türk donanmasına katılan 1800 tonluk Dumlupınar denizaltısı, bir NATO manevrası dönüşünde deniz yüzünde seyir halindeyken *Naboland* adlı İsveç yük gemisinin çarpmasıyla gece 02.15'te Çanakkale Boğazı'nın Nara Burnu önlerinde 92 metre derinlikte batar. 72 saat süren kurtarma çabası sonuç vermez. Kazada 81 bahriyeli hayatını kaybeder. Bu üzücü olay, dönemin Türk sineması çevresini de etkiler. Asker kökenli bir yazar olan Alp Kun'un kaleme aldığı senaryo, Refik Kemal Arduman'ın yönetmenliğinde filme alınır. *Kahraman Denizciler* adlı bu filmde Bülent Ufuk, Şükran Süley, Turgut Özatay ve Suna Pekuysal gibi dönemin tanınmış oyuncuları rol alır. Dumlupınar denizaltısında hayatlarını kaybeden 81 kahraman bahriyeliye ithaf edilen bu film, vizyona çıktığında beğenilir.

Evet bahriyeliler... Bembeyaz giyimleriyle, mağrur duruşlarıyla, asker olmanın ötesinde bir övünç timsalidir. Askerlik görevini bahriyeli olarak yapanların bileği bükülmez Türk sinemasında. İsimlerinin önüne "bahriyeli" unvanı koymak bir delikanlılık simgesi gibidir. Ne *Bahriyeli Ahmet*'te (1962 / Türker İnanoğlu) Ayhan Işık'ın ne de *Bahriyeli Kemal*'de (1974 / Çetin İnanç) Aytaç Arman'ın bileğini kimse bükemez. Bahriyeliler Türk sinemasında sulu komedilerin de kahramanı olmuşlardır zaman zaman... 1964'te çekilen *Adalardan Bir Yar Gelir Bizlere* filminde Öztürk Serengil, 1976'da çekilen *Süt Kardeşler* filminde Kemal Sunal ve Halit Akçatepe komik bahriyeliler olarak karşımıza çıkarlar.

Türk sinemasında tamamı bahriyeliler üzerine kurulu ilk ve tek film, 1966 yılında Arzu Film / Ertem Eğilmez adına yönetmen Feyzi Tuna'ın çektiği *Denizciler Geliyor* adlı filmdir. Başlıca rollerini Ekrem Bora, Hülya Koçyiğit, Münir Özkul, Hulusi Kentmen, Tugay Toksöz, Süleyman Turan, Şeref Gedik, Erol Tezeren, Meral Sayın, Önder Somer, Nezihe Güler, Mahmure Handan, Müjdat Gezen, Emel Turgut, Meral Aşkın, Sevinç Pekin, Oya Atakurt, Lütfi Engin, Selahattin İçsel, Kazım Kartal ve Nermin Özses'in paylaştığı bu film Heybeliada Deniz Harp Okulu'nda çekilmiştir. Bahriyelilerin yaşamla-

Denizciler Geliyor.

rından kesitler sunan film, Marmara Denizi'nin doğal güzelliklerini sunmasıyla da ayrıca önemlidir.

Martılar çığlık çığlığa her akşam,
Bir büyük rüzgâr dağıtır şarkılarımı,
İçim boş, gemiler boş,
Nereye baksam ölüm gibi susar, yalnızlar rıhtımı,

Yalnızım, yalnızlık tutuyor kan gibi,
Bu korku yalnızlık korkusu gözlerimdeki,
Bir sabah yapayalnız öleceğim belki,
Ardımdan ağlayacak yalnızlar rıhtımı...

Lütfi Ö. Akad'ın 1959'da çektiği *Yalnızlar Rıhtımı* adlı filminde, Galata barlarının yıldızı Kontes Güner'in, hüzünlü bakışları altında seslendirdiği bu şarkı, şiirsel bir dünyanın takdimini yapar adeta... Türk sinemasında kaptan-

lar ve onların yaşamlarına değinen ilk film sayılabilecek *Yalnızlar Rıhtımı*'nın senaryosu, Fransız şiirsel gerçekçilik akımdan bolca etkilenen Ali Kaptanoğlu ya da bilinen adıyla Attila İlhan tarafından yazılmıştı. Müzikleri sonraki yılların ünlü yapımcı-yönetmeni olacak olan Hulki Saner'in elinden çıkmıştı. İpekçi Kardeşler adına çekilen filmde Sadri Alışık, Çolpan İlhan, Turgut Özatay, Melahat İçli, Osman Alyanak, Sadettin Erbil, Kamuran Yüce, Kemal Edige, Ahmet Tarık Tekçe, Yavuz Yalınkılıç, Rıza Tüzün, Sadi Bilgin, Hakkı Haktan gibi oyuncular bir araya gelmiştir. Bugün Lütfi Ö. Akad sineması denilince akla gelen ilk filmdir *Yalnızlar Rıhtımı*... Filmde anlatılan, mutsuz ve zayıf karakterli bir bar şarkıcısı olan "Kontes" lakaplı Güner (Çolpan İlhan) ile uzak deniz kaptanı mutsuz ve yalnız Rıdvan'ın (Sadri Alışık) sonu hüzünle biten aşklarının öyküsüydü. Fotoğraf direktörü Yoakim Filmeridis'in dahili sahnelerde kullandığı aydınlatma çalışması ile Lütfi Ö. Akad'ın abartısız, uzun ve tek planlı sahneleri, *Yalnızlar Rıhtımı*'nı, dönemin, Türk sineması ürünlerine çok da tahammül gösteremeyen eleştirmenleri karşısına iftiharla çıkaracaktı. İstanbul'un Sirkeci'den başlayarak Galata Köprüsü, Eminönü, Süleymaniye Camii ve Unkapanı'na kadar uzanan kıyı çizgisinin, Haliç denizine vuran sisli, puslu silueti, Arnavut kaldırımlı Karaköy sokakları ve özellikle Galata rıhtımındaki son sahnelerin yağmurlu görüntüleri filmin

Yalnızlar Rıhtımı.

en unutulmazları olarak her zaman anılmaya hak kazanmıştır. Sirkeci'de vapur iskelesinin hemen arkasında, günümüzde yerinde yeller esen bir dönemin en uğrak otelleri Pozan Palas ve Lozan Palas otelleri dönemin İstanbulu'ndan silik bir hatıra olarak kalmıştır.

Metin Erksan'ın 1960 yılında Ergenekon Film / Nejat Duru adına çektiği *Mahalle Arkadaşları* adlı film de bir kaptan öyküsüdür. Efgan Efekan'ın canlandırdığı Selim Kaptan, büyük bir vapur ya da gemi kaptanı değil, Haliç üzerinde çalışan bir çatana kaptanıdır. Efekan'dan başka Suna Selen, Kadir Savun, Suphi Kaner, Semih Sezerli, Suzan Avcı, Erol Taş, Senih Okran ve Mümtaz Ener gibi oyuncuların da rol aldığı bu film adından da anlaşılacağı üzere bir arkadaşlık hikâyesidir. Selim (Efgan Efekan), Bekir (Kadir Savun), Sıtkı (Suphi Kaner), Niyazi (Semih Sezerli) ve Rıza (Erol Taş) çocukluklarından beri hiç ayrılmayan beş yakın arkadaştır. Bu arkadaş grubundan yalnızca Selim çalışmaktadır. Selim, Haliç üzerinde çatana kaptanıdır. Bekir, Sıtkı, Niyazi ve Rıza çalışınamayı adet haline getirmişlerdir. Selim, aynı semtten Hacı Mustafa Efendi'nin (Mümtaz Ener), kızı Türkan'ı (Suna Selen) sevmiş ve evlenmeye karar vermiştir. Fakat kız babası fakir olduğu için kızını Selim'e vermeye yanaşmamaktadır. Onun amacı kızını muhasebeci Osman Bey (Senih Orkan) ile evlendirmektir. Hacı Mustafa'yla Osman bir plan kurarak sevgilileri ayırmayı başarırlar. Osman eski gözdesi Belkıs'ı (Suzan Avcı) Selim'e musallat eder. Bunu da Türkan'ın görmesini sağlar ama inandıramaz. Osman bu kez de Selim'in çatanasına eroin koyar ve ihbar eder. Selim hapse girer. Bu hikâye üzerinden sürüp giden film, Mengü Yeğin'in kamerasından eşsiz bir Haliç manzarası sunar. Henüz yapılaşmanın olmadığı, henüz kirlenmemiş bir Haliç'tir bu...

Halit Refiğ'in 1988 yılında Odak Film / Cengiz Ergun adına çektiği *Hanım* başka bir çatana kaptanını tanıtır bize; Necip Kaptan... Eski bir konakta yaşayan Olcay Hanım (Yıldız Kenter), neredeyse kedisi Hanım'dan başka kimsesi kalmamış, son günlerini yaşayan tam bir İstanbul hanımefendisidir. Konağında tek başına ölümünü beklemektedir. Arada müzik dersi verdiği genç bir kız gelip gitmektedir ama kendisini en çok düşündüren şey, ölümünden sonra kedisi Hanım'ın ne olacağıdır. Tek dostu, ömrünü Boğaz'ın derin sularında çatanasına feda etmiş olan Necip Kaptan'dır. (Eşref Kolçak) O da yalnızdır. Olcay Hanım'a da âşıktır. Filmin Olcay Hanım'ın ölümünü anlatan sahnesi izleyeni her zaman etki altında bırakacak kadar sağlamdır. Onun ölümüne çok üzülen Necip Kaptan'ı bir eren şöyle teselli eder: "Eğer gönül tellerin sevdiklerine sıkı sıkıya bağlıysa, bağlar kopmaz. Ölüm bir yok oluş değil, bir başka yere geçiştir aslında. Gözlerini kapa. Beni göremezsin. Ama ben varım, buradayım. Gönül gözünü açık tutarsan, iki dünyayı da görürsün." Gerçekten de öyle olur. Yağmurlu bir akşam Olcay Hanım'ın konağına

Hanım.

gelen Necip Kaptan onu pencerede görür. Necip Kaptan'a yağmurdan bir köşeye sıkışmış kedisi Hanım'ı gösterir. Bu ona son vasiyetidir. Necip Kaptan kediyi alır. Yeniden baktığında Olcay Hanım pencerede yoktur.

Kaptanlar Türk sinemasında daha birçok filmde karşımıza çıkar. Hemen bir sıralama yapmak gerekirse *Küçük Hanım Avrupa'da* (1963 / Nejat Saydam), *Öp Beni* (1969 / Hulki Saner), *Görgüsüzler* (1982 / Osman F. Seden), *Kaptan* (1984 / Zeki Alasya), *Alev Alev* (1984 / Halit Refiğ), *Gemide* (1998 / Serdar Akar) ilk akla gelenler olacaktır.

Lütfi Ö. Akad'ın, 1957'de yazar Orhan Kemal'in bir hikâyesinden filme aldığı *Meyhanecinin Kızı*, daha çok baş kadın oyuncusu Sezer Sezin'in üzerine kurulu bir filmdi. Sezer Sezin'e, Turan Seyfioğlu, Üftade Kimi, Ahmet Tarık Tekçe, Osman Alyanak, Kadir Savun, Faik Coşkun ve Suphi Kaner gibi dönemin sevilen oyuncuları yanında İstanbul'un boğaz kıyıları ve özellikle Haliç kıyısındaki şirin Kasımpaşa semti de eşlik etmekteydi. Haliç kıyısının en mütevazı, en masum ve en şirin köşelerinden birindeydi Viran Kazım'ın (Osman Alyanak) meyhanesi. Film, Haliç kıyılarında seyreden küçük bir mavnada seyahat eden, hapisten yeni çıkmış Ali'nin, kıyıları hasretle izleyen bakışlarıyla başlar. Mavna Kasımpaşa İskelesi'ne ağır ağır yanaşırken, kamera Haliç'in sessiz dalgaları üzerinde dolaşmaktadır. Fonda dönemin ünlü sesi Abdullah Yüce'den gazelli ince bir musiki ziyafeti, siyah beyaz dalgaların

bıraktığı göz zevkine kulağı da ekleyiverir. "Gezdiğim dikenli aşk yollarında"... Haliç'in doyumsuz kıyıları ve değişen İstanbul'un belki de en acı belgesi olarak durmakta bu görüntüler... Hapisten yeni çıkan Ali (Turan Seyfioğlu), bir akşam arkadaşı Selim (Kadir Savun) ile gittikleri Viran Kazım'ın meyhanesinde, onun kızı Zehra (Sezer Sezin) ile tanışır ve onu beğenir. Viran Kazım'ın karısı Mürüvet (Üftade Kimi), Otello Sadi'nin (Faik Coşkun) tiyatrosunda çalışan ve üvey kızını hiç sevmeyen hafif bir kadındır. Zaten kocasını Kasımpaşa'yı haraca kesen Çamur Süleyman (Ahmet Tarık Tekçe) adlı bir kabadayıyla aldatmaktadır. Film bu çerçeve üzerinde sürüp giderken fotoğraf direktörü Yoakim Filmeridis'in kamerası eski Kasımpaşa semtinin kimi kesme taşlı kimi bozuk sokaklarında ve tersaneler bölgesinde, doyumsuz ve de tertemiz Haliç denizini üzerinde gezinir durur.

Gelelim denizlerimizin süsü vapurlara... Türk filmlerinde görülen İstanbul manzarası görüntülerinin değişmez figürlerinden biridir vapurlar. Hani vapurların görünmediği kareler sanki yadırganır. Bugün artık her biri yok olan Tarzı-Nevin, Halas, Kamer, Fenerbahçe ya da Paşabahçe vapurları Boğaz'ın sularını arşınlayarak iskeleden iskeleye insan taşır dururlar. Yönetmenler, sinema anlatımını destekleyecek en güzel görüntülerden biri olan vapur güvertelerini, kimi zaman içinden kimi zaman dışından çekerek bol bol yerleştirirler filmlere... Bu bazen yolcu vapuru olur bazen de arabalı vapur...

1956 yılında Osman F. Seden tarafından çekilen Zeki Müren'li *Berduş* filmi güzel vapur sahneleriyle öne çıkar. 1959 yapımı *Şoför Nebahat'te* (Metin Erksan) Sezer Sezin ve Ziya Metin Boğaz vapurunda fonda yalıların eşliğinde gezerler. 1965 yılı yapımı *Kumarbaz*'da (Orhan Aksoy) Fatma Girik ve İzzet Günay İzmir-İstanbul arasında çalışan vapurdadırlar. Yine 1965 yapını *Son Kuşlar* (Erdoğan Tokatlı) İstanbul'un Boğaz Köprüsü'nün olmadığı dönemde iki genç sevgili Ediz Hun ve Selma Güneri'yi Harem-Kabataş arasında taşır durur. 1967 yapımı *Elveda* (Tunç Başaran) Selda Alkor ve Kartal Tibet'i vapurla Karadeniz'de dolaştırır. Vapur gezilerinin göründüğü bir diğer film de Ferzan Özpetek'in yönettiği 1996 yapımı *Hamam*'dır. Geçmişe ait uzun bir mektup okuma sahnesi, Boğaz'ın yalılarını adeta yalayarak geçip giden bir vapur güvertesinde geçer.

Vapur gezilerini anlatırken Atıf Yılmaz'ın 1966 yılında çektiği *Ah Güzel İstanbul*'u da unutmamak gerek. *Ah Güzel İstanbul* gerçekliği yanında naifliği ile de göz dolduran başarılı bir İstanbul hikâyesi anlatır. Başlangıcında Yeşilçam'a küçük dokunuşlarda bulunsa da hikâye amacına ulaşır. Senaryosu Safa Önal ve Ayşe Şasa gibi iki usta kalemin elinden çıkan filmde başrolü İstanbul şehri ile paylaşan Sadri Alışık ve Ayla Algan'a Danyal Topatan, Feridun Çölgeçen, İhsan Yüce, Hakkı Haktan, Bilge Zobu, Saadet Eliaçık, Handan Adalı gibi döneminin usta oyuncuları da eşlik eder. Metin Bükey'in mü-

Ah Güzel İstanbul.

zikleriyle süslenmiş, Gani Turanlı'nın tertemiz siyah-beyaz görüntüleri, bugün nostaljik bir şölen sunar seyircisine... Filmin kahramanları mirasyedi, seyyar fotoğrafçı Haşmet İbriktaroğlu (Sadri Alışık) ve okuduğu dergilerde yaşamlarına imrendiği artistler gibi olmak için evinden kaçan Ayşe Goncagül'ün (Ayla Algan) film boyunca yaşadıkları, hem İstanbul'a yeni bir gözle bakmayı önermesi hem de kaybedilen ahlaki değerlerin, kişilerin hayatlarındaki dengeleri nasıl alt üst ettiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Film Beylerbeyi Vapur İskelesi'nde, kapısında "Gündüz Çorbacı Gece Meyhaneci Rıfkı" yazılı tabelası ile semtin belki de çok amaçlı tek mekânında başlar. Haşmet İbriktaoğlu, akşamdan kalma haliyle, sigarasını sarar ve bir çırpıda anlatıverir hayatının özetini. Az sonra da mekândan çıkar gider. Beylerbeyi henüz kadim dostluk, alıbaplık, komşuluk ilişkilerini kaybetmemiştir. Haşmet teker teker selamını verir balıkçıya, kahveciye, bakkala ve denize...

Beylerbeyi İskelesi'nden Boğaziçi'ne bakarken İstanbul'a olan beğenisini dile getirir ama eski İstanbullulara bağlar da... "Aahh, güzel İstanbul! Nasıl da bozulmamış o bin yıllık güzelliğin. Ey, canım Boğaziçi! Bir zamanlar dedelerimiz de içlenmiş bu güzelliğinin karşısında. Nasıldı o Bimen Şen'in es-

ki bestesi? Aaah, ah! Atalarımız da geçmiş bu sulardan, mağrur ve akıncı... Nerede Orta Asya, nerede Viyana kapıları? Haşmet, Boğaz'ın sularına dalmış içli içli düşler kurarken yaklaşan vapurdan habersizdir bile. Sürgü iskelenin gürültüsü, bu masum ve içli hayali yıkar geçer. Sanki Haşmet'e bırak geçmişi dön bugüne dercesine... "Ah, yorgun Haşmet, miskin Haşmet!"... Haşmet'in İstanbul'u, Boğaziçi'ni bu tertemiz sözlerle ve kalender bir yürekle sahiplenişi hali, aslında kendi duruşunu böyle kabullenmesine ve bir zaman sonra çevresindeki insanlara da aynı hüzünle sarılmasına neden olur... Kendi başına buyruk yaşayan, üç beş kuruşa hüviyetini satmak istemeyen Haşmet, seyyar bir sokak fotoğrafçısıdır aslında...

Haşmet'in İstanbul'daki ikinci durağı, mesleğini de ifa ettiği ünlü Sultanahmet Meydanı. Kapalı bir İstanbul sabahı, ayaklı eski makinesi başında müşterisiyle ilgilenmekte. Bugün turist kalabalıkları arasında neredeyse siluetini kaybeden koca Sultanahmet Meydanı, 1966'da henüz yapısız, ağaçsız ve çokça ıssız. Günün ilk müşterisi Ayşe adında genç bir kız. Koltuğu altında bir mecmua, orada gördüğü pozları vermeye çalışmakta... Amacı artist olmak... Ama başına geleceklerin farkında bile değil...

Atıf Yılmaz *Ah Güzel İstanbul*'da biri parlak ışıklar altında kurulan taptaze düşleriyle, diğeri ise geçmişi büyük ama bıkkın, çaresiz ve hayatın kıyısında dün ile bugün arasında sıkışmış kalmış haliyle, hayata tutunacakları yerde, sürüklenen savrulan iki insanın öyküsünü anlatır. Fondaki İstanbul, Boğaziçi, deniz, vapurlar, balıkçılar isli puslu haliyle, sanki Ara Güler'in o çok bilinen fotoğrafları gibi, seyirciyi etkilemeyi başarır. *Ah Güzel İstanbul*, 1967'de İtalya'da San Remo yakınlarındaki Bordighera kasabasında her yıl yapılmakta olan "Uluslararası Mizah Şenliği" kapsamında düzenlenen 10. Komik ve Mizahi Filmler yarışmasında, jüri özel armağanı olan Gümüş Ağaç Ödülü'nü kazanır. Daha çok eğlenceli güldürülerin katıldığı bu yarışmada ödül alan *Ah Güzel İstanbul*'un bir kara komedi olması dikkatleri çeker.

Türk sineması yalnızca vapur gezilerini kaydetmez tabii. Tekne, kotra ya da sandal gezileri de Türk filmlerini süsler. Kimi zengin olmanın bir işareti gibi görünür, kimi ise ilanı aşk için en uygun yer olarak... 1955 yapımı Gülistan Güzey, Reşit Gürzap, Neriman Köksal ve Nazım İnan'lı kadrosuyla *Ebediyete Kadar* lüks kotralı filmlerin ilklerindendir. 1956 yapımı *Anası Gibi*'de Altan Karındaş ve Reşit Gürzap, 1958 yapımı *Altın Kafes*'te Zeki Müren ve Sezer Sezin, 1962 yapımı *Zorlu Damat*'ta Ayhan Işık ve Türkan Şoray, 1968 yapımı *İstanbul Tatili*'nde Filiz Akın, 1973 yapımı *Hayat Bayram Olsa* da Hülya Koçyiğit ve Kadir İnanır, 1974 yapımı *Reisin Kızı*'nda Gülşen Bubikoğlu ve Yalçın Gülhan, *Bitirimler Sosyetede*'de Gülşen Bubikoğlu ve Kadir İnanır, *Bir Yabancı*'da Necla Nazır ve Kadir İnanır, 1975 yapımı *Bodrum Hakimi*'nde Türkan Şoray ve Kadir İnanır, 1976 yapımı *Devlerin Aşkı*'nda yi-

Bodrum Hâkimi.

ne Türkan Şoray ve Kadir İnanır, kotra ya da tekne güvertelerinde boy göstermişlerdir.

İstanbul'un Boğaziçi kıyıları tarihsel olarak ve mekânsal açıdan çok özel yerlerdir. Geçmişin tüm ihtişamının gözler önüne serildiği görkemli yalılar, köşkler ve sonradan yapılan oteller, Türk sinema çevresinin de rağbet ettiği mekânlar olarak kayda geçer. Boğaziçi kıyılarının filmlerde kullanılmayan hiçbir mekânı yok gibidir. *Boğaziçi Şarkısı*'nda (1965 / Nejat Saydam) Selda Alkor ve Tamer Yiğit, Galata Köprüsü'nden başlayarak, Boğaziçi'nin en güzel resimlerinde deniz üzerinde dans eder ve şarkı söylerler. "Ay beyaz deniz mavi eğlenin kızlar / Yarinden ayrılanın yüreği sızlar"... *Hep O Şarkı*'da (1965 / Atıf Yılmaz) Zeki Müren "Boğaziçi şen gönüller yatağı / Her köşesi âşıkların otağı / Yamaçları sanki cennetin bağı / Mehtabı hoş, güneşi hoş / günü hoş / Boğaziçi herkesi eder sarhoş" diye seslenir Boğaz'ın eşsiz köşelerinden biri olan ünlü Abud Yalısı'nın terasından.

Ünlü fabrikatör Halis Bey, (Atıf Kaptan) oğlu Mümtaz'ın (Ekrem Bora) düğününde gelini Demet'e (Belgin Doruk) çok değerli bir gerdanlık takar. Bu sosyetede çok ilgi çeker. Fakat bu gerdanlık bir gece Halil (Tamer Yiğit) adlı bir hırsız tarafından çalınır. Çalınan gerdanlığın sahte olduğu ortaya çıkınca işler karışır. *Suçlular Aramızda* (1964 / Metin Erksan) Boğaziçi'nin eş-

Hep O Şarkı.

siz köşelerinden biri olan ünlü Akıntı Burnu'ndaki yalıda geçer. Filmin en önemli sahnesi olan Mümtaz ve Halil'in karşılaştığı sahne, deniz üzerinde bir gemide başlar. Her ikisinin de üzerinde balık adam kostümü vardır. Yaşanan kıyasıya kavganın galibi Halil olacaktır.

Boğaziçi'nin yalılarla süslü kıyılarının, diğer bir süsü de ünlü vapur iskeleleridir. Kıyılar arası dolaşan vapurların ağır ağır yanaştığı iskeleler... Türk sineması iskele sahnelerini de bolca kullanmıştır ürünlerinde. *Denize İnen Sokak*'ta (1959 / Atilla Tokatlı) Ulvi Uraz, *Üsküdar İskelesi*'nde (1960 / Suphi Kaner) Fatma Girik ve Suphi Kaner, *Kırık Çanaklar*'da (1960 / Memduh Ün) Salih Tozan ve torunu rolünde Rüya Gümüşata, *Bir Yaz Yağmuru*'nda (1961 / Orhan Elmas) Gönül Yazar ve Göksel Arsoy, *Ağaçlar Ayakta Ölür* de (1964 / Memduh Ün) İzzet Günay ve Semra Sar, Boğaziçi iskelelerinin müdavimi gibidirler.

Boğaziçi vapurları yanında ada vapurları da önemlidir. Kınalı, Burgaz, Heybeli ve Büyük Ada... İstanbul'un ve Marmara'nın simgeleri gibidir. Türk sinemasının sık sık ziyaret ettiği bu kara parçaları, sayısız filmde seyirciyle buluşturulmuştur. Bu filmler arasında *Kanun Namına* (1951 / Lütfi Ö. Akad),

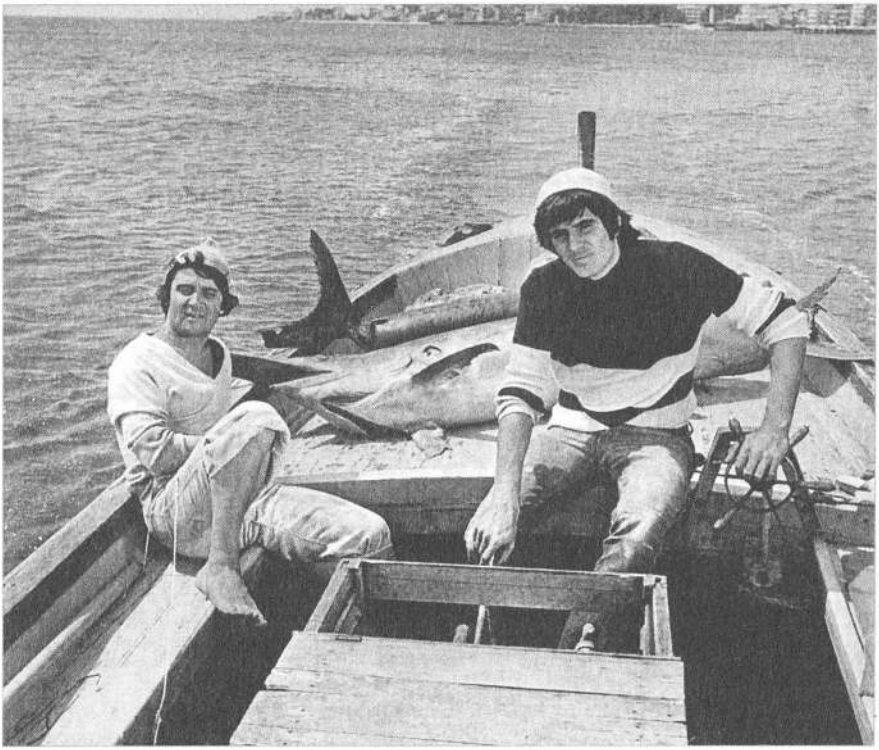
Sahildeki Kadın (1954 / Aydın Arakon), *Ada Sahillerinde* (1956 / Cüneyt Örs), *Garipler Adası* (1956 / İlhan Arakon), *Sevda Sahilleri* (1959 / Seyfi Havaeri), *Cehennem Arkadaşları* (1964 / Tarık Dursun K.) *Sahildeki Ceset* (1964 / Natuk Baytan), *Ağlayan Melek* (1970 / Safa Önal), *Çıplaklar* (1970 / Ahmet Şalih Sencer), *Sahildeki Yabancı* (1974 / Oğuz Gözen), *Adalı Kız* (1977 / Temel Gürsu), *Ada* (1988 / Süreyya Duru) sayılabilir.

Türk sinemasında sinema-deniz ilişkisinin kullanıldığı hikâyelerin kahramanları daha çok balıkçılardır. Balıkçılar üzerine yazılan hikâyeler, gerek oyuncu için, gerekse çekim ekibi için çeşitli zorluklar yaratsa da yönetmenlerin vazgeçemedikleri tiplemelerdir. Bunlar arasından da bir seçki yaptık ve sıraladık. Bu sıralama tabii ki tüm balıkçıları kapsayamadı. Bu durumu başka bir araştırmanın konusu olarak bir kenara bırakalım ve Yeşilçam'ın balıkçılarına şöyle bir göz gezdirelim.

Balıkçı Güzeli / 1002. Gece (1953 / Baha Gelenbevi), *Balıkçının Kızı Gülnaz* (1958 / Muharrem Gürses), *Rüzgâr Zehra* (1960 / Nişan Hançer), *Dişi Kurt* (1961 / Lütfi Ö. Akad), *Balıkçı Güzeli Zilli Nazife* (1967 / Memduh Ün), *Balıkçı Kız* (1972 / Temel Gürsu), *Balıkçı Osman* (1973 / Necat Okçugil), *Üç Balıkçı Kız* (1973 / Murat Akovalıgil), *Yaban* (1973 / Osman F. Seden), *Fırtına* (1976 / Nejat Saydam), *Merhaba* (1976 / Özcan Arca), *Alev* (1977 / Nejat Saydam), *Tatlı Nigar* (1978 / Orhan Aksoy)...

Balıkçılar üzerine yazılan hikâyelerin sinemaya aktarılmasındaki güçlükleri daha önceki satırlarımızda belirtmiştik. Oyuncuların balıkçılık üzerine fazla bilgi sahibi olmadan üzerine aldığı kimliği taşıyabilmesi elbette ki güçtür. Bir de su altı sahneleri varsa bu güçlük daha da artar. Filmin heyecanını artırmak adına vahşi bir deniz hayvanının varlığı, kullanılan deniz aracının kaza yapması ya da havaya uçurulması da eklenince işin güçlüğü daha da artar. Fakat Yeşilçam'ın iş bilir yapımcıları ve yönetmenleri her güçlüğe bir çare bulmakta çok da zorlanmazlar. Meslek aşkına mıdır yoksa sanat aşkına mı anlamak zordur. 1974 yılı yapımı *Kanlı Deniz* adlı film de bunlardan biridir. Kaleme aldığı anılarında filmin oyuncularından Halit Akçatepe filmi bakın nasıl anlatıyor:

> 1974 yılında Aruz Film / Ertem Eğilmez adına çektiğimiz *Kanlı Deniz* benim için bir ıstırap filmidir diyebilirim. Filmi Marmara Adası'nda çekiyorduk. Sırf bu film için 43 gün kaldık orada. O kadar uzadı ki çalışma bıktırdı. Marmara Adası'ndan İstanbul'a hareket eden vapurları gördüğüm zaman "kaptan Allah rızası için beni de al götür buradan, bırakma beni burada" diye seslenirdim. İstanbul'dan beş saat uzakta, denizin ortasında küçük bir adada, 43 gün boyunca perişan olduk. Rahmetli Orhan Elmas çekti filmi ama o gelinceye kadar bir 15-20 gün boş geçti orada. Orhan Elmas, daha adaya geldiği gün, gü-



Kanlı Deniz.

neş çarpmasından yatağa düştü. İki gün sonra kendisine gelebildi. Sonra Hale Soygazi hastalandı bir akşam. Yüksek ateş falan...

Kanlı Deniz'i önce Amerika'da sinema eğitimi almış Mustafa Gürsel adında genç bir yönetmen çekecekti. Baktı ki işin içinden çıkamıyor, bıraktı gitti. Onun gidişinden 15 ya da 20 gün sonra Ertem Ağabey, adaya Orhan Elmas'ı gönderdi. Bu filmde annem Leman Akçatepe de oynadı. Ayrıca çok tutan *Kaynanalar* dizisinin oyuncuları, geçenlerde vefat eden Tekin Akmansoy ve Leman Çidamlı da vardı. Ertem Ağabey, onları görüşmeye tek tek çağırmıştı. İkisi birlikte gelirse çok para isterler diye düşündü. Önce Tekin Akmansoy ile anlaştı sonra da Leman Çidamlı ile. Onların birbirinden haberi bile yoktu. Ertem Ağabey onları karı koca oynattı. Birbirlerini sette gördüler. Her sabah saat 5'te kalkardık ki saat 6'da denize açılmış olmamız lazımdı. Sonra ışık değişiyor falan çekim yapamıyorduk.

Orhan Elmas çok becerikli bir yönetmendi. Filmin son sahnesinde bir kılıçbalığının Orçun Sonat'ı öldürmesi lazım ama balık yok. Oradaki balıkçılar

bu balığın Karadeniz'den geldiğini söylediler. Ama balık mevsimi olmadığı için kılıçbalıklarının Karadeniz'den Marmara'ya gelmeleri durmuştu. Sonuçta bu balıklar, takip edebilecekleri balıkların peşinden gidiyorlardı. Bu küçük balıklar da yoktu. Koca Marmara Adası'nda bir tane kılıç balığı vardı o da buzhanedeydi. Biz bu balığı aldık ve altından asistanların tutmasıyla Orçun Sonat'lı sahneyi çektik. Maket değildi o sahnede kullanılan balık, gerçek kılıç balığıydı. Ama ölü balıktı tabii.

Marmara Adası'ndaki o 43 gün gerçekten ıstıraptı. Ada küçük bir yer. Öyle gidecek yer de yok. Tarık da çok sıkıldı. Her gün başka bir yere gidelim dedik ama yer çok küçük. Ya lokantaya gittik, ya da sahildeki kahveye. Bir de kaldığımız otel var. Başka bir yer yok. Şimdi Marmara Adası kim bilir ne hale gelmiştir ama 1974 yılında böyleydi. Biz filmi çekerken Kıbrıs Barış Harekâtı oldu. *Kanlı Deniz*, ekmeklerini denizden çıkaran insanların öyküsünü anlatıyordu. Kılıçbalığı avcıları ve onların tertemiz, duygu dolu yaşamları...

Buraya kadar anlattıklarımız deyim yerindeyse Türk sinemasının bir yudum deniz yolculuğuydu. Haddimiz olmayarak tarihsel bir hatırlatma yapmak istedik. Türk sineması ve deniz üzerine bugüne kadar hiçbir incelemenin yapılmamış olması ne kadar acı. Belki bir gün o da olur diyerek, sloganımızı tekrarlayalım; madem sinema hayatın karşılığıydı o zaman içinden deniz geçmeyen film olabilir miydi?

Deniz şehirleri

Boğaziçi'nin balıkları

EROL ÜYEPAZARCI

Uzun süre o sıralarda Düyun-u Umumiye'ye bağlı İstanbul Balıkhanesi'nde üst görevler üstlenmiş Karekin Efendi Deveciyan; rahmetli hocamız Reşat Ekrem Koçu'nun deyimiyle "muhalled" yani değeri hiç eksilmeyecek yapıtı *Balık ve Balıkçılık*'ta özellikle Boğaz balıklarını incelerken üç sınıf balık olduğunu belirtir:

1- Yerli balıklar: Dip balıklarıdır, belli bir yerde bulunurlar ve oradan ayrılmazlar. Tipik örnekleri kırlangıç balığı, iskorpit, barbunya, tekir, mezgit, karagöz, sarıgöz, lipsos ve fenerbalığıdır.

2- Geçici ve uğrayıcı balıklar: Bunlar yerli balıklarla aynı özellikte olan, ancak havalar ısınınca kıyılara yönelerek haliç, lagün ve kıyı gölcüklerini ziyaret edip havalar soğuyunca tekrar eski yerlerine dönen balıklardır. Levrek,mercan, sinagrit, minakop, zargana, gümüş, çeşitli kayabalıkları ve kefal bu türe girer.

3- Göçmen balıklar: Boğaz balıkçılığı açısından en önemli türü oluşturan bu balıklar yazın Karadeniz'de yaşayıp havalar soğuyunca boğaz yoluyla Marmara ve Akdeniz'e inen *(Katavarya)* ve yaz yine gelince tekrar Karadeniz'e dönen *(Anavarya)* balıklardır. Göreceli olarak çok büyük alanlı denizlerden birinden diğerine geçerken kullandıkları su yolu olan ve denizlere göre çok küçük bir alana sahip Boğaziçi, bu balıkların hem geçiş yolu hem de bu geçiş zamanlarında, yoğun olarak bulundukları bir mahal olarak balık avcılığı bakımından dünyada eşi benzeri olmayan bir yerdir. Göçmen balıklar çok çeşitlidir. Belli başlıları lüfer, istavrit, dülger balığı, hamsi, sardalya, kılıçbalığı, orkinos veya ton, palamut, uskumru ve kolyosdur.

Bir de bu üç gruba girmeyen mart-mayıs arası sığ sularda, diğer zamanlar dip sularda yaşayan yassı balıklar yani kalkan, dilbalığı ve pisibalığı vardır.

Boğaziçi için önemli olan göçmen balıkların incelenmesine lüfer ile başlamak gerekir. Çünkü bu balık hilafsız dünyanın en leziz balığıdır ama bu lezzet Boğaz lüferlerine mahsustur. Bu satırların yazarı gibi lüferin İngilizcesini "blue fish" diye öğrenip Boston'da bir lokantada büyük bir keyifle ısmarlayıp da sonra saman gibi tatsız bir lüferle karşılaşırsanız bu dediğimizin doğruluğuna inanırsınız. Eski İstanbullular "balık" dediklerinde lüferi kastederler; diğer balıkları isimleriyle anarlar.

Lüferler büyüklüklerine göre ayrı isimler alırlar. Bir kiloda 25-40 adet olanlara defne yaprağı, 16-20 adet olanlara çinekop, 10-14 adet olanlara sarı kanat, 2-8 tane olanlara lüfer ve bir kilo ve üstüne kofana denir.

Lüferler başta küçükleri olmak üzere Karadeniz'den boğaz yoluyla geçişlerine 15 ağustostan itibaren başlarlar. Ekim sonuna kadar bu geçiş sürer; bazı yıllarda bunun aralık ayına kadar uzadığı görülür.

Eski İstanbul efendilerinin en büyük zevklerinden biri lüfer avlamaktır. Özellikle Kanlıca ve Bebek koylarında aysız gecelerde pek çok kişi bu zevki tadar. Ancak balık Bebek Koyu'nu aşıp Kız Kulesi civarına inince gevşediğini iddia eden eski Boğaziçi çocukları, Reşat Ekrem Hocamızın tabiriyle halis şehir uşakları lüfer avından vazgeçerler. Ahmet Hamdi Tanpınar'ın ünlü yapıtı *Huzur*'da Kanlıca Koyu'ndaki bir lüfer avının incelikli bir tasviri vardır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında lüfer avı belli ritüelleri olan bir sefa âlemi olarak dikkati çeker. Bu ritüellerin en önemlisi balık avlarken sessiz olmaktır. Tanzimat Edebiyatı'nın büyük ismi Recaizâde Mahmut Ekrem'in babası Takvim-i Vekâyi Nazırı Recai Bey bu kurala uyan ve uymayanlara çok kızmasıyla ünlenen bir kişidir. Bir gün dönemin padişahı Abdülaziz has nedimi Nevres Paşa ile tebdil-i kıyafet edip Kanlıca Koyu'na lüfer avlamaya gider. Recai Bey'in titizliğini bilen Nevres Paşa, onu kızdırmak için Padişah'tan izin ister. İzni alınca Recai Bey'in kayığına yaklaşırlar. Nevres Paşa:

"Bereketli olsun beybaba, nasıl... balık var mı?" diye sorar. Recai Efendi "ya sabır" der, cevap vermez ama muhatabı susmaz.

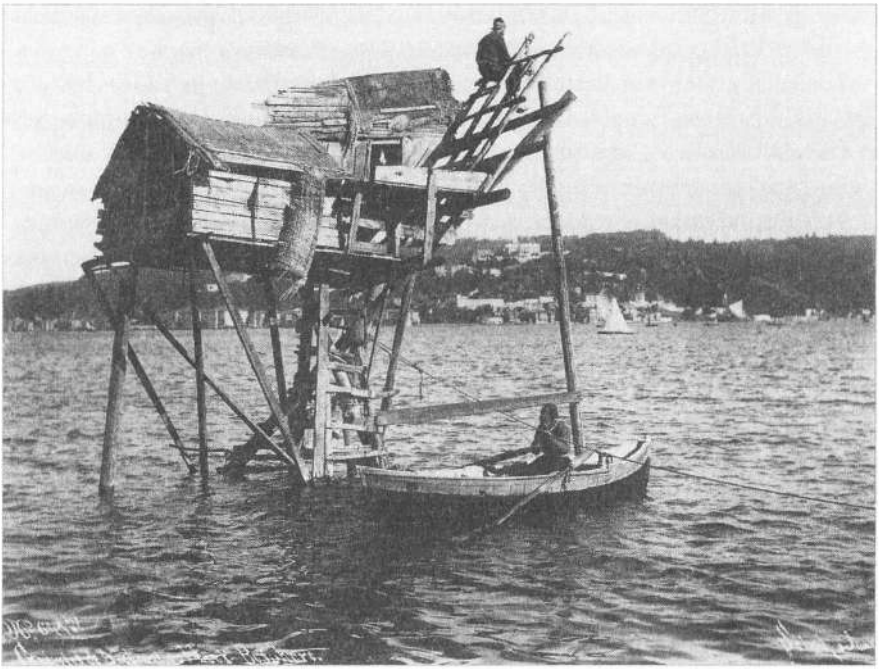
"Ne oldu beybaba galiba balık tutamadın, ondan mı sinirlisin?"

Recai Bey yine cevap vermez ama Nevres Paşa'nın soruları sürünce kayıkçısına dönüp:

"Burayı nabekârlar (işsiz, güçsüz, yaramaz adamlar) basmış, eve dönelim," der.

Fakat çok sinirlenmiştir. Padişah'ın kayığı yanından geçerken durup Nevres Paşa'ya:

"Kabahat sende değil, seni konuşturup zevklenen torba sakallı efendinde," diye bağırır. Zavallı, gece karanlığında Padişah'ı tanıyamamıştır.



Bebek dalyanı, 1890.

Ertesi gün evine bir saray yaveri, bir tepsi dolusu kofana ile gelip:

"Efendimizin selam-ı şahanesi var. Dün gece lüfer tutamamanıza üzülmüşler, bunları gönderdiler," deyince zavallı Recai Bey "torba sakallı" dediği kişinin Padişah olduğunu anlar.

Ağzının lezzetini bilenler özellikle lüferin yanak etlerini çok beğenirler. II. Abdülhamit'in onlarca kofananın yanak etinden oluşan bir tabağı zevkle yemeyi adet edindiğini 25 yıl Balıkhane Nazırlığı yapmış Ali Rıza Bey hatıralarında anlatır.

Boğaziçi'nin bilinen ve çok şükür bugünlerde de soyu kurumayan bir balığı da palamuttur. Palamut balığı da ağırlığına göre çeşitli adlar alır. 500 grama kadar olanlarına kestane palamudu, 500-750 gram arasına çingene palamudu, 750 gram - 1,5 kilo arasına palamut, 3-5 kilo olanlarına torik, 5-8 kilo arasındakilere sivri, 8-10 kilo olanlara altıparmak ve üstüne pişota denilir. Torik ve üstü balıklar en az üç yaşında olurlar. Maalesef bugün nadiren torik tutulmakta, ondan sonrakilere ise hiç rastlanmamaktadır. Halbuki Karekin Efendi Deveciyan 1911 yılında Balıkhane'ye 3.115.000 çift yani 6.330.000 torik geldiğini yazıyor. Aksaray'da doğmuş büyümüş bir şehir uşağı olarak bu satırların yazarı da 1940 ve 1950'li yıllarda Aksaray'daki park ile tramvay

deposu yanındaki sabit pazarın balıkçılar bölümünde mevsiminde torik ve sivrilerin balıkçı tablalarında sıra sıra yattığını görmüştür.

Torik en güzel rakı mezelerinden biri olan lakerdanın yapıldığı balıktır. Özellikle Ermeni İstanbulluların yapımında usta olduğu lakerda özel camlı arabalarda satılır, özel bir bıçakla kesilerek müşteriye muhakkak mor soğanla birlikte verilirdi.

Merhum ve mağfur uskumruya gelince; bu lüferden sonraki en leziz balık ne hikmetse 1960'lardan sonra ortadan kaybolmuştur. Beni asıl üzen orta yaşlı ve genç kuşağın saman tadındaki ithal Norveç uskumrularını yeyip uskumru yediğini zannetmeleridir!

Uskumru Boğaz'dan en geç göç eden balıktı. kasım-mart arası geçip Marmara'ya giderdi. Özellikle şubat ayında "elleme" tabir edilen mangal kömürüyle yapılan ızgarası çok lezzetli olurdu; çok yakalandığından ve ucuz olduğundan adı "fakir balığı"na çıkmıştı. Izgarası yanında pilakisi ve dolması da meşhurdu.

Zor beğenir bir kişi olan Ahmet Haşim nasılsa bir genç kızı beğenir ve ailece tanışma olanağı doğar. Şairimiz müstakbel kaynanasının evine akşam yemeğine davet edilir. Yemekte çok iyi pişirilmiş uskumru dolması da vardır. Ahmet Haşim iltifatlarını esirgemez. Evden ayrıldıktan sonra giydiği paltonun cebinde bir ağırlık hisseder ve hayretle görür ki müstakbel kayınvalide bir yağlı kâğıda sardığı iki uskumru dolmasını çok beğendiği için şairin cebine koymuştur. Titizliği ile ünlü Ahmet Haşim'in yine bekâr kaldığını söylemeye gerek yok.

Uskumrudan yapılan bir ünlü rakı mezesi de çirozdur. Mayıs-haziran arası Karadeniz'e tekrar dönen uskumru yumurtalarını döktüğünden çok zayıftır. Çiroza uygun olan da budur. Eskiden yaz günleri İstanbul'un Yenikapı, Kumkapı ve Boğaz kıyılarında özel yapılmış çiroz sehpalarında kuyruklarından asılmış kurutulan uskumruları görmek vukuat-ı adiyeden idi, yani çok rastlanır bir olaydı. Çirozun üstüne maydanoz ve sarımsaklı hafif bir zeytinyağı dökülerek yenmesi gelenekti. Şimdi istavritten yapılan çirozlarda uskumru çirozunun tadını aramak ise abesle iştigaldir.

Yine göçmen bir balık olan kolyos uskumruya çok benzer. Daha az leziz olan bu balığı uskumru diye satmak balıkçıların eski bir hilesidir. Ama şehir uşaklarına bu hileyi yediremezlerdi. Çünkü kolyosun derisi mavi, uskumrunun yeşil hâreliydi ve kolyosun gözleri uskumruya nazaran çok büyüktü. Kolyos uskumrudan çok önce 15 ağustostan itibaren Boğaziçi'nde görülür ama dönüşü bütün balıklardan sonra olurdu. Kolyos'un bir özelliği Boğaz'ın sonuna kadar gidip Karadeniz'e çıkmadan geri dönmesidir. Daha az lezzetli de olsa kolyos da Boğaziçi'nin kaybolan balıklarındandır. Karekin Efendi Deveciyan 1900'lü yıllarda Balıkhane'ye gelen kolyosların % 90'ının tuzlanarak tüketildiğini yazmaktadır. Buna *kolyanudya* denilir.

Şimdi sıra yine bugünkü kuşakların hiç bilmediği iki muhteşem balığa geldi. Bunlar kılıçbalığı ile herkesin pek beğendiği suşilerin yapıldığı ton balıklarıdır.

Kılıçbalığı o saadetli günlerde 15 ağustos - kasım arasında Boğaz'dan geçerdi; yakalanması genellikle dalyanlarda olurdu. Sevimli Evliya Çelebimiz 1960'lara kadar mevcudiyetini koruyan ünlü Beykoz Dalyanı'nı ve oradaki kılıçbalığı avını şöyle anlatıyor:

> Evsâf-ı Dalyan-ı Kılıç Balığı:
> Beykoz'da beş altı gemi direklerini birbirlerine bağlayıp deryaya dikmişlerdir. Ta üstünde bir adam nöbetçilik edip bir direğin tepesinde oturur, Karadeniz dalgalarından kurtulan kılıçbalığı bu limana doğru yüzerken tepedeki adam elindeki taşları kılıçbalığının gerisindeki deryaya atıp, taşlar deryaya tum deyip düşünce zavallı balıklar limana doğru selamettir diye kaçarken, denizi çevrelemiş ağların içine girince nöbetçi herif direk başından 'Âlâ!' deyü feryat edip cümle balıkçılar dalyanın ağzını kapatıp içeride kalan kılıç balıklarına kayıklar ile varıp harbe ve tokmakla vurup avlarlar. Kılıç, taşıdığı silahına layık olmayan tembel bir balıktır, hemen teslim olur ama eti sarımsaklı ve sirkeli tarator ile pişirilirse gayet nefis bir nimettir.

Kılıçbalığı da uskumru gibi nereye gittiği, nasıl kaybolduğu bilinmeyen balıklardandır. Çocukluğumda önceden sözünü ettiğim Aksaray Pazarı'nın balıkçılarının tablalarında mevsiminde bütün haşmetiyle yatan kılıçbalıklarını hatırlayan biri olarak buna üzülmemem elde değil.

Bir diğer görkemli balık da İstanbul henüz bir şehir devleti olan "Bizantion" iken kentin simgesi olan ton balıklarıdır. MS 79 yılında 37 ciltlik bir doğabilimi tarihi yazan ünlü Plinius bu konuda şunları yazmaktadır:

> İlkbaharda ton balıkları kalabalık gruplar halinde hareket ederler; Akdeniz'den gelip Karadeniz'e çıkarlar. Avrupa ile Asya'yı ayıran ve Marmara ile Karadeniz'i birleştiren Boğaziçi'nin Asya kıyılarında Khalkedon (Eski dönemlerin Kadıköy'ü) yakınlarında göz kamaştırıcı beyazlıktaki kayaların parlaklığı ton balığı sürüsünü sersemletir ve korkuyla Khalkedon'un karşı kıyısındaki Bizantion Burnu'na doğru atılırlar. Bu balıkların normal yollarından zoraki şekilde böylece sapmaları Bizantion Burnu yakınlarında onların avlanmalarını çok kolaylaştırır ve bol miktarda yakalanırlar. Ton balıklarının bu bol avlanması nedeniyle bu buruna Altın Boynuz veya Bolluk Boynuzu ismi verilir.

Bizantion'da bol miktarda yakalanan ton balıklarının büyük bölümü tahta fıçılarda tuzlanıp başka kentlere satılır ve Bizantion'un en büyük gelir kaynaklarından biri olurdu. Bunun için şehir halkı bastırdıkları paraların ön yüzlerine ton balığı resimleri koydurmuşlardı.

Karekin Efendi Deveciyan ton balıklarının Boğaziçi'nden ziyade Suadiye, Fenerbahçe ve Tuzla dalyanlarında yakalandıklarını söylüyor ve amatör balıkçılar için bugün çok ilginç bir yöntem de öneriyor.

Ton balıklarının, kasım ayı civarında Karadeniz'den dönerken Arnavutköy'de Akıntı Burnu üzerindeki bir büyük kayanın üstüne çıkılıp iki hareketli kanatçığı olan özel bir zıpkınla çok rahat avlanabileceği söylenir. Deveciyan 1900'lü yıllarda Balıkhane'ye çok miktarda ton balığı geldiğini, normal ton balıklarının bir buçuk metre boyunda ve 300 kilo olduğunu ama bazen 2 metre boyunda 450 kilo olan ton balıklarına da rastlandığını ifade ediyor. Bu masal gibi sözlerin bugünkü kuşaklara ne ifade edeceğini bilemiyorum ama çocukluğumda Aksaray Pazarı'na bazen ton balıklarının geldiğini ama diğer nefis balıkların yanında pek itibar görmediklerimi belirtmek isterim.

Bugün de oltacıların yılın neredeyse her günü tuttukları istavrit aslında bir göçmen balıktır; genelde kasım ayından itibaren Karadeniz'den gelip Marmara'ya geçer ama bu geçiş uzun sürer. Marmara'dan Karadeniz'e geçişi de nisan ayında başlayıp iki üç ay sürünce Boğaziçi'nde neredeyse her daim bulunan bir balık olur. İstanbul'da gerek miktar gerek nitelik olarak ortadan kalkmayan nadir ve lezzetli balıklardandır.

Hamsi ise kasım ayından itibaren Boğaz'da görülür ve Marmara Denizi'ne göçer. En lezzetli zamanları kasım ve aralık aylarıdır; şubat ve martta çok yağlanır ve ağır olur. Ancak hamsinin Boğaziçi'nden ziyade bir Karadeniz balığı olduğunu vurgulamak gerekir.

Sardalya da Ege Denizi kadar olmasa da Boğaziçi'nde görülen göçmen balıklardandır; tıpkı kolyos gibi yazın Boğaziçi'ne gelir ama Karadeniz'e çıkınayıp Karadeniz Feneri civarında kışı geçirir eylülden itibaren yağlanmış olarak geri döner.

Kolyos ve sardalya gibi Marmara'dan gelip Boğaz'ı geçen ama Karadeniz'e açılmayan bir diğer balık ise peygamber balığı veya dülger balığı denen kendisi çirkin ama eti çok lezzetli balıktır; o da eylülden itibaren kışı geçirmek üzere Boğaz'dan geçip Marmara Denizi'ne döner.

Yerli balıklara gelince özellikle çorbası nefis olan ama yakalandığında çıkardığı inlemeye benzeyen seslerle balıkçıları üzen kırlangıçbalığına Karadeniz'de hiç rastlanmaz. Marmara Denizi'nde ve Boğaziçi civarının akıntılı sularında avlanır.

Karadeniz' de hiç bulunmayan o saadetli dönemlerde bile Boğaz'da az rastlanan ama Adalar civarında yakalanan iki İstanbul balığından biri lipsos diğeri iskorpittir. İkincisi biraz kılçıklı olmasına karşın erbabı tarafından derisi tulum gibi çıkarılıp çorbası yapılırsa Marsilyalıların ünlü "boulabaise"ini bile aratmaz.

Fenerbahçe'den Tuzla'ya kadar olan sahiller ile Avrupa yakasında Kumka-

pı - Yeşilköy arasındaki bölgelerde ve Adalar civarında yakalanan barbunya ve ona benzemekle birlikte apayrı bir cins olan tekir de bugün hâlâ bulma şansını yakaladığımız, kentimiz denizinin balıklarındandır.

Boğaziçi'nde eski dönemlerde Rumelihisarı'ndan Karaburun'a Anadolu hisarı'ndan Anadolukavağı'na kadar bol miktarda yakalanan gelincik balığını ise günümüzde ancak Karekin Efendi Deveciyan'ın kitabında görürsünüz. Bugün de mevcudiyetini sürdüren yerli Boğaziçi balıklarından birisi de tavuk balığı, hasta balığı veya ucuzluğundan dolayı Musevilerin rağbet göstermesi nedeniyle Yahudi balığı denilen mezgittir.

Lezzetli balıklardan biri olan levrek ise Deveciyan'ın yazdığına göre Salacak'ın sığ yerlerinde ve Kız Kulesi civarında; Göksu Deresi'nin girişinde; Baltalimanı'nda; Anadolukavağı'nda Macar Tabyası denilen mevkinin karşısında; ayrıca Fenerbahçe-Tuzla arasında ve Bakırköy açıklarında çok miktarda avlanan bir balıktır.

Özellikle nisan ve mayıs aylarında çok lezzetli olan ve Kız Kulesi ile Adalar arasındaki bölgede bol miktarda avlanan mercanbalığı da bugün İstanbul sularında pek rastlanmayan balıklardandır. Tatsız olan çaça balığıyla karıştırılmaması gereken lezzetli ve küçük bir balık olan gümüş balığı ise Boğaziçi'nde *keme* denilen özel ağlarla yakalanmaktadır. Nasıl olmuşsa gümüşbalığı mevcudiyetini bugüne kadar sürdürebilmiştir.

Sevilen ve tanınan bir balık da daha çok Boğaziçi'ne komşu Karadeniz kıyılarında yakalanan kalkan balığıdır. Eski İstanbul'da kalkan balığının en makbulü "Beykoz'un kalkanı" diye satılan kalkandı. Ancak bundan balığın Beykoz'da yakalandığını anlamamak gerekir; o dönemlerde ustalıkları ile ünlenen Beykozlu balıkçıların Karadeniz' de yakaladığı ve taze taze Balıkhane'ye gelen balıklar söz konusudur.

Kış mevsiminde sığındıkları Haliç'teki Kasımpaşa, Balat ve Ayakapı gibi yerler de avlanan veya Arnavutköy'deki Akıntı Burnu'nda serpme denilen ağlarla yakalanan kefal balıkları da unutulmaması gereken yerli balıklardır.

Bütün bu balıkların dışında İstanbul Boğazı özellikle akıntılı yerlerdeki tertemiz midyeleri ve istakozları ile de ünlü bir su yoludur. Bu satırların yazarı çocukluğunda arkadaşları ile Yenikapı - Kumkapı arasında yazın bütün gün yüzerken karınları acıkınca kayalardan çıkardıkları midyeleri bir teneke üzerinde pişirip yemenin keyfini unutamamaktadır.

Belki şaşırtıcı bir olay gibi algılanacak: İstakoz ise Ortaköy'de Yüzme İhtisas Klubü'nün iskelesinin yanında; Rumelihisarı, Büyükdere, Sarıyer, Anadolukavağı iskelelerinin yanına asılan özel istakoz avlama sepetleriyle yakalanırdı ve bizim Aksaray Pazarı'ndaki balıkçı tablalarında sık sık görülürdü.

Sözümüzü noktalamadan İstanbul Balıkhanesi'nden ve Boğaziçi'ndeki dalyanlardan bahsetmeden geçersek konuyu eksik bırakacağımız kanaatindeyiz.

Balıkhane, balıkçılarca İstanbul sularında avlanan balıkların, satılmadan önce getirildiği ve satış vergisi alınarak açık artırma ile balık satan esnafa satıldığı mahaldir. Bu uygulamanın Bizans döneminde de varolduğu bilinmektedir. Gerçekten de Bizans'ta balık tutma hakkı *haleia* denilen bir vergi verilerek elde edilebilirdi ve Balıkhane'de satılan balıkların üç veya dörtte birinin ödenmesiyle oluşan *halieutike tritomoiria* veya *tetra moiria* derilen vergiler vardı. Bizans dönemi balıkhanesinin Eminönü'nde bugün Yeni Camii Meydanı'nın bulunduğu yerde olduğu tahmin ediliyor.

Osmanlı döneminde de Balıkhane büyük bir olasılıkla aynı mahaldedir. Ancak 19. yüzyılın ilk yıllarına ait bir bostancıbaşı defterinde Unkapanı ile Cibali arasında bir *Balıkhane İskelesi* kaydına rastlanması, Balıkhane'nin bu mıntıkada bulunduğu izlenimini de vermektedir.

Osmanlı döneminde Balıkhane'nin amiri *Balık Emini* denilen kişiydi. Bunun bir görevi de sarayın balık ihtiyacını karşılamaktı.

Yerini kesinlikle saptadığımız ilk resmî balıkhane ise 1902 yılında açılışı yapılan ve ünlü mimar Valori tarafından planları çizilen binadır. Galata Köprüsü'nün Yemiş İskelesi cihetinde bulunan Rali Han'ı Düyun-u Umumiye'ce alınıp tadil edilerek balıkhane yapılmıştır. İstanbul Balıkhanesi'nin yöneticisine "Balıkhane Nazırı" denirdi. Bu nazırlardan en ünlüleri çeyrek asır bu görevi yapmış ve İstanbul ile ilgili yazılarıyla tanınmış "Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey" ile *Balık ve Balıkçılık* isimli hâlâ benzeri yazılmamış bir kitabın yazarı olan Karekin Efendi Deveciyan'dır.

Balıkhane'de gelenek haline gelmiş bazı uygulamalar vardı. Mesela palamut ve torik gibi balıklar çift balık hesabıyla; daha büyük balıklar ve kalkan balığı tek balık hesabıyla, diğer balıklar okka veya kilo olarak; istakoz, böcek, pavurya tane ile; istiridye, midye, tarak, karides ise *çevalya* denilen kapların aldığı miktar esas alınarak satılırdı. Balık mevsiminin açılmasıyla birlikte Balıkhane'de her yıl bir tören yapılır; ilk kez yakalanan nadide balıklar törenle açık artırmaya tabi tutulur; töre gereği Balıkhane Nazırı açık artırmayı kazanır ve bu nadide balıkları saraya gönderirdi. Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, bu törende verilen ziyafette Balıkhane'nin birinci pazarbaşısı olan Mustafa Efendi'nin kefal balığından yaptığı *dalyan çorbası* ile ikinci pazarbaşı Vasilaki'nin kadayıf tepsisinde inanılmaz hafiflikte kızartıp servis yaptığı kırmızı rengi hiç kaybolmayan barbunya balığının ve Kaşerci Andon'un midye dolmalarının yendiğini tatlı tatlı anlatır. Yine onun anlattığına göre balığa meraklı II. Abdülhamit için balık seçmeyi *Serkilerci Osman Bey* yapar ve "Padişahın nefs-i hümayununa mahsus balıkların kılçıkları cımbız ile ayıklanıp badehu pişirilirdi," der.

Dalyanlar ise eski dönemlerde büyük miktarda balık tutulan özel donanımlı mahallerdir. Denizde kıyıdan üç ila dört yüz metre açıkta veya ırmak-

ların ağızlarıyla göllerin savaklarında kurulan; birçok kazık, halat ve demir çapa kullanılarak düzenlenmiş çok çeşitli ağlardan oluşan balık avlama düzenleridir.

İstanbul Boğazı gibi göçmen balıkların yılda iki kez Karadeniz'den Marmara Denizi'ne veya aksi yöndeki geçişlerinde kullanmak zorunda olduğu bir su yolu, dalyanların kurulması için ideal koşulların bulunduğu bir geçittir. Bu nedenle çok eski dönemlerden beri Boğaz'da dalyanlar kurulagelmiştir. Karekin Efendi Deveciyan 20. yüzyılın başlarında İstanbul Boğazı'nın Avrupa yakasında 33, Asya yakasında 20 dalyanın ismini vermektedir.

Boğaz dalyanları ağlı dalyanlar olup alt kısımları bütünüyle ağ ile kaplıdır. Yine Deveciyan'ın verdiği bilgilere göre bu dalyanlar şu şekilde sınıflandırılabilir:

1- Şıra dalyanları: En büyük dalyanlar bunlardır; beş ayrı ağ düzeneği ile istavrit, uskumru, kefal, palamut ve kılıçbalığı avlayabilirler; yazın kurulan dalyanlardır. Her biri altı tonluk iki mavna ile iki sandal ve 23 kişiden oluşan bir mürettebat gerektirir; nöbet direğinde gece gündüz nöbetçiler bekler ve balık gelince haber verir.

2- Kurtağzı dalyanları: Bunlar şıra dalyanına göre daha küçük boyutta ama yan yana kurulan çift dalyanlardır. Bu dalyanların girişi balıkların geliş yönüne göre kurulur. Yaz veya kış dalyanı olabilirler.

3- Kırma-kepasti dalyanı: Kurtağzı dalyanı gibi yan yana iki dalyandan oluşur ama daha küçük boyutludur.

4- Çekme dalyanı: Genellikle sığ yerlere kurulan, kefal ve bazen de lüfer ve uskumru avlamakta kullanılan daha basit dalyanlardır.

5- Çökertme dalyanı: Her yerde kurulamaz, ancak kıyıdaki bazı yerlere ve kısa bir süre için kurulur. Bu dalyanı kurmak için direkler kullanılmaz; denize demir atmış kayıklardan yararlanılır. Bu dalyanda ağ denizin dibine serilir ve üstünden balık geçerken kenarlarından kaldırılıp balıklar yakalanır. En basit dalyandır. Özellikle kefal ve gümüş balığı avında kullanılır.

Dalyanlarda "gözcü" veya "vardacı" denilen ve balıkların gelişini haber veren nöbetçilerin önemi büyüktür. Onların uyarısıyla nöbetteki dalyan balıkçıları dalyanın ağzını kapatırlar.

Dalyan kurulan yerler belirli ve sahiplidir ve tıpkı bir gayrimenkul gibi tapu senetleri vardır. Aynı durum balıkların bol olarak bulunduğu voli yerleri için de geçerlidir ve buralarda sahiplerinin izni olmadan balık tutulamaz.

Bugün için Boğaz'da hiç dalyan kalmamıştır. Bunun nedeni; eskiden dalyanların olduğu kıyı bölgelerinin yerleşime açılması ve yoğun nüfuslu yerleşim alanları olması, çeşitli nedenlerle balık neslinin azalması, yine çok yoğunlaşan Boğaz'daki gemi trafiğinin balık sürülerinin kıyılara sokulmadan geçip gitmelerine neden olması yanında avlanma teknolojisindeki gelişme-

ler, radarla balık sürülerinin saptanabilmesi gibi yeniliklerdir. Bütün bu faktörler dalyanla balık avlamayı gereksiz kılmıştır. Boğaz'da en son kalan Beykoz dalyanı bundan 50 yıl kadar önce sökülmüş ve Boğaz dalyanları tarihe karışmıştır.

Altmış yıl öncesinin ada vapurlarında yolculuk

AVADİS HACINLIYAN

Altmış yıl kadar önce Ada seferlerine tahsis edilen vapurları birkaç sınıfa ayırmak mümkündü. Büyük vapurlar Atatürk'ün yaptırdığı *Suvat*, *Ülev* (önce *Günev* adı düşünülmüştü) ile üçü Osmanlı ikisi Cumhuriyet döneminde yaptırılan Fransız yapımı Moda sınıfı beş vapurdu.[1] Bunlardan *Burgaz* 1912'den 1987'ye dek 75 yıl hizmet vermişti. Bu rekoru kıran tek vapur Şirket-i Hayriye'nin *67 Kalender*'i olsa gerek. Orta boy emektarlar Hollanda yapımı Yalova sınıfı[2] vapurlar ile yine Hollanda yapımı üç motorlu vapurdu.[3] Ada seferlerinin yükünü bunlar çekerdi. Daha sonra yerli malı beş motorlu vapur da bu sınıfa eklendi. Alman yapımı Pendik sınıfı[4] üç vapur ile Bağdat sınıfı iki yandan çarklı vapur o dönemde devre dışı kalmaktaydı. Paşabahçe sınıfı[5] üç vapur gelince bunlar daha pahalı ancak süratli ekspres seferlerini yaptılar. Öğrenci bileti ekspreslerde otuz beş (daha sonra yüz) kuruş iken postalarda altı (daha sonra 15) kuruş olduğu için bu vapurlara binmemiz ancak bize ödül verileceği zaman mümkün oluyordu. Son olarak büyük Şirket-i Hayriye vapurlarından *64 Küçüksu* ve *69 Göztepe* de Ada seferlerine verilir-

1 Marsilya Chantilliers et Ateliers de Provence, Port de Bouc tersanelerinde inşa edilmiş beş vapur: *Burgaz*, *Kadıköy*, *Moda*, *Kalamış* ve *Heybeliada*. Bunlardan *Burgaz*, *Moda*, *Kadıköy* 1912 yapımı, *Heybeliada* ve *Kalamış* ise 1928 yapımıydı. Birinci gruptan *Burgaz* 1990, *Moda* 1967, *Kadıköy* ise 1966'da kadro dışı kaldı. *Kadıköy* 1966'da çıkan tanker yangını nedeniyle iskelede yanmıştı. İkinci gruptan *Heybeliada* ise 1988'de, *Kalamış* da 1960'ta kadro dışı kaldı.

2 1949 Hollanda yapımı kömürlü *Büyükdere*, *Büyükada*, *Anadoluhisarı*, *Rumelihisarı*, *Yalova* ve *Haydarpaşa* altılısı.

3 1948-1951 yılında Marshall Planı gereğince Hollanda'dan 700 kişilik üç vapur satın alınmıştı. *Beylerbeyi*, *İstinye* ve *Yeniköy*.

4 1914 Danzig Klawiite Alman yapımı *Pendik*, *Maltepe* ve *Kınalıada* üçlüsü.

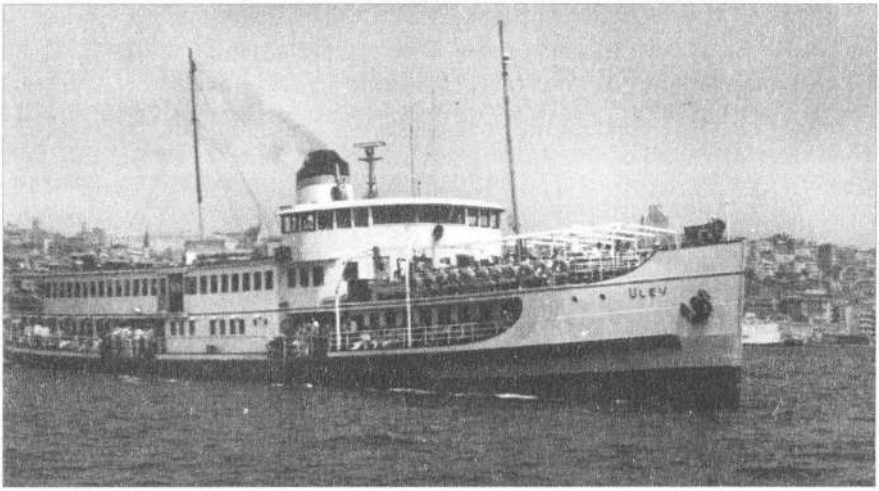
5 1952 İtalyan yapımı *Paşabahçe* ve 1953 İngiltere yapımı *Fenerbahçe* ve *Dolmabahçe*.

lerdi. Bütün bu anlatılanlar Fairfield Tersanesi'nde yaptırılan Kuzguncuk sınıfı dokuz vapurun gelişinden önceki durumu yansıtmaktadır.

Ada posta seferlerinin tarifesinde bir istikrar vardı. Sabahları adadan iniş seferleri 5:30, 6:25, 7:15 ve 8:30, akşam adaya dönüşler ise 16:10, 17:40, 18:40 ve 19:40 şeklindeydi. Kış ve yaz tarifelerinde bile bu seferler pek değişmezdi, tek fark yazları 16:10, Yalova Postası olarak 16:00'ya çekilir, Kartal Pendik bağlantısı ise 17:40 seferi yerine 18:40 seferi ile sağlanırdı. Bu seferlere tahsis edilen vapurlar bile pek değişmezdi. Örneğin 18:40 seferinin gediklisi kışın *Heybeliada*, yazın ise *Ülev* veya *Suvat*'tı. Aynı şekilde 16:10 seferine kışın İstinye sınıfı bir motorlu vapur, yazın ise hafta içleri Yalova sınıfı bir vapur, Yalova Pazarı nedeniyle cuma ve cumartesi günleri ise normalde 17:40 seferine tahsis edilecek büyük bir vapur kaydırılırdı. 16:00 seferinin kışları Haydarpaşa, yazları Kadıköy bağlantısı olduğunu da hatırlıyorum. Kışları Yalova Postası 12:10 seferi ile sağlanırdı. Bunun nedeninin Kadıköy seferinden artan bir büyük vapurun bu sefere tahsis edilme olanağı olduğunu düşünüyorum.

Ada vapurlarının kendilerine has özellikleri vardı. İlk vapur olan 5:30 seferi memur, dükkânlarda çalışan görevliler ve bazı uzak okullarda okuyan yatılı öğrencilerin pazartesileri tatil dönüşü vapuru idi. O vapurda hemen herkesin yeri belliydi. O kadar ki devamlı bir yolcu, vapura gelmeyince "acaba hasta mı," diye dönüşte evine uğranılırdı. Bu vapurun bir başka özelliği de Büyükada'dan binildiğinde harekete son birkaç dakika kala vapura gelinmesi gerektiğiydi. Çünkü bazı mürettebat birinci mevki salonunu yatakhane olarak kullanırdı. Hareketten az önce salon boşaltılır, paspaslanıp havalandırılarak gece yatısı misafirleri yerine oturmaya gelecek misafirlerini ağırlayacak hale getirilirdi. Bu vapur yolcularından çoğunun dönüş vapuru akşam 17:40 seferiydi. Öğleüzeri İstanbul'a alışverişe inen ev hanımlarının dönüş vapuru da olduğundan bunda yer bulmak zordu, ancak müdavim yolcuların yerine vapur hareket etmeden kimse oturmazdı. Vapur konusunda üstat Eser Tütel'in de belirttiği gibi göze çarpan özellik "Kadıköy ve Ada yolcularının daha bir zarif, daha bir görgülü, daha bir kibar olduklarıydı." Geçen gün internette dolaşan bir slayt gösterisinde bunun çarpıcı bir fotoğrafı vardı. Tabii bunun istisnaları da yok değildi. Belirli yolcuların kalabalık vapurlarda yer tutmaları veya Ada iskelelerinden birinde bazı yolcuların, vapurun evlerinin önünden geçmesini bekleyerek çıkmaları sonucu vapura gecikmeleri, babacan iskele memurunun da vapuru bu yolcular için bekletmesi örnek olarak sayılabilir. Bir seferinde Suadiye vapurunun kaptanı çımaları çözdürerek vapuru hareket ettirmiş ve övgümü hak etmişti.

6:25 seferi öğrenci vapuruydu. Kadıköy'e uğrayan tek sabah seferi olduğu için Anadolu yakasındaki okulların öğrencileri, ayrıca Köprü'ye varış sa-



Ülev.

ati 8:05 olduğundan Esayan, Getronagan, Zoğrafyon Zapyon, Kabataş, Pertevniyal ve Atatürk Erkek Lisesi gibi Köprü'ye yakın okulların öğrencileri bu vapuru tercih ederlerdi. Köprü'ye yakınlıktan o dönem köprü üstü durağı olan tramvayla 8:30'da varılabilen yerleri kastediyorum. Ayrıca yakın semtlerde mesaiye giden memurlar ve Anadolu yakasında işi olanlar da bu vapura binmek zorundaydılar. Diğer üç vapur Kadıköy veya Haydarpaşa'ya uğramazdı. Bu vapurun yolcularının dönüş vapuru öğrenciler ve Anadolu yakasından gelecekler için 16:10, diğerleri için ise 17:40 veya 18:40 idi.

7:15 seferi ise daha hatırlı, acelesi olmayan yolcuları ağırlardı. Genellikle Büyükada ve Heybeli'den ekspres sefer alternatifi olduğundan Burgaz ve Kınalı yolcuları daha yoğun olurdu. Akşamları ise ekspres sefer 17:40 seferine alternatif idi ancak 17:40'a rağbetin azaldığını hatırlamıyorum.

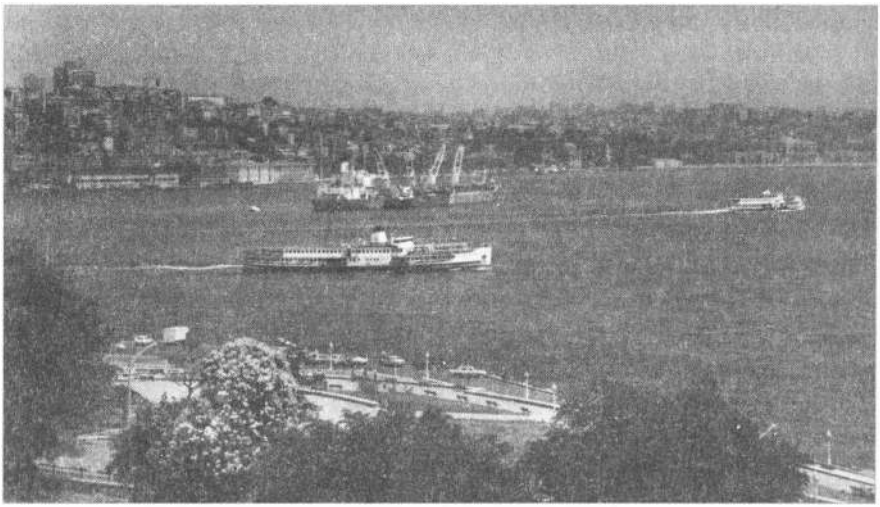
18:40 seferine çok seyrek bindiğim için ancak ekspres seferini kaçıran, ekspres vapuru Yalova'ya devam ettiği için oturarak daha nezih bir ortamda seyahat etme lüksü için biraz gecikmeyi göze alan yolculara ve mesaisi uzayan memurlara hitap eden kalabalık bir sefer olarak hatırlıyorum. O kadar ki büyük vapurlar yaz tarifesine hazırlık için havuza alındığında 17:40 seferine Kadıköy veya Burgaz gibi büyük vapurlar yerine Hollanda sınıfı vapur verilir, ancak 18:40'a daima büyük vapur tahsis edilirdi. Yazları 17:40 ve 18:40 vapurlarının müdavimlerinden bazıları da o dönemde karaborsaya düşen balık yumurtası, ıstakoz, viski, kahve gibi malları piyango yöntemi ile satan piyangoculardı. Belirli bir ücret karşılığı size 1'den 52'ye kadar numaralar satılır, tüm numaralar satılınca da herhangi bir yolcudan bir des-

te iskambil kâğıdını karıştırması istenir, daha sonra katılımcıların huzurunda kâğıtlar sıra ile açılıp şanslı yolcu belirlenirdi. 18:40 seferi şu andaki tarifede de vardır, ancak yolcusu iyice azalmıştır. Geçen gün Kabataş İskelesi'nde bu vapur hareket ederken boş yerlerin bulunduğunu gördüm. Tahsis edilen şehit sınıfı vapurun kapasitesi eskiden bu seferi yapan Heybeliada vapurununkine yakındı.

Sabahları 8:30 seferi ise Büyükada'dan Heybeliada'ya giden ortaokul ve lise öğrencilerinin vapuruydu. Bu sefere Şirket-i Hayriye'nin Küçüksu vapuru gelirdi. O vapurun kaptanının gözleri herhalde radarlıydı, en koyu siste bile İstanbul'dan gelip öğrencilerini ve Büyükada'da oturan öğretmenleri derslerine yetiştirirdi.

Vapur yolculuklarında zaman nasıl geçerdi... Gazeteler kışın İstanbul'dan 7:00 vapuru ile geldiği için 5:30 yolcularının gazete okuma fırsatı yoktu. 6:25 yolcuları Kadıköy'de, 7:15 yolcuları ise Kınalıada'da gazetelerine kavuşurlardı. 7:15 vapuru yolcuları bu konuda epey şanslıydılar, çünkü Kınalıada'ya kadar Adalar'ın güzellikleri seyredilebilirdi. Vapur sohbetleri de vakit geçirmenin iyi bir yolu idi. Dönüşlerde ise Köprü iskelelerinde ve vapurda her türlü ve her dilde gazete ve dergi bulmak mümkündü. Vakit geçirmenin bir yolu da öğrenciler için ödev yapmaktı. Bu amaçla *Suvat*, *Ülev*, *Çengelköy* ve *Ortaköy*'ün arka bodrumlarındaki masalı iskemleli bölümler çok rağbet görürdü. Ekspreslerin kış bahçeleri de bu amaca çok uygundu. Sözü geçen bölümler ile lüks mevkilerdeki masa ve iskemleler bir diğer vakit geçirme faaliyeti olan kâğıt oyunları için de çok uygundu. İddialı bezik, pişpirik, remi ve prafa müsabakaları yapılırdı. Hele Panter Turgay ve Ordinaryüs Lefter'in Galatasaray-Fenerbahçe bezik müsabakaları bu müsabakanın yapıldığı lüks mevki salonuna seyirci çeker ve hâsılatı artırırdı. Bu oyun partilerinin bir de hatırası var. Bir arkadaşımın babası ve bir komşumuzun dahil olduğu grup *Ülev*'in bodrumunda oyuna dalıp vapurun Köprü'ye vardığının farkına varmamışlar. Vapur halatlarını çözüp kömür almak için şamandıraya doğru hareket ederken diğer oyuncular son dakikada iskeleye atlayabilmişler, oyun kâğıtlarını toplayan komşumuz ise geç kalarak bir şamandıra (zannedersem sonradan Galatasaray Adası olan yer) molası vermek zorunda kalmıştı. Vapurda olan arkadaşım bizlere anlattığı için bütün mahalle de olayı öğrenmişti. *Ülev* şamandıra molasından sonra sefer almak için adaya gelince komşumuz eşine "bugün çok yorulduğum için işten erken geldim," mazeretine sığınmak istemiş, tabii bunda pek de başarılı olmamış, eşinin "şamandıraya gitmekten utanmıyor musun?" sözleri ile başlayan tiradı mahallede yankılanmıştı.

Vapur büfelerinde çay, kahve, gazoz, limonata, acıbadem kurabiyesi ve simit bulunur, bu hizmet, vapura kahvaltı yapmadan erken gelenlere vakit ka-



Ülev.

zandırır ve 10-15 dakika ek şekerleme fırsatı sağlardı. Ekspres vapurlarında ise iki büfe bulunurdu. İkinci mevki sahanlığındaki büfeler yukarıda anlatılan hizmeti verirdi. Kış bahçesinde bulunan büfeler ise Amerikan barı tipindeydiler, çerez ve hafif alkollü içki servisi de yaparlardı.

Vapurlar olabildiğince temiz tutulurdu, bunun tek istisnası tuvaletlerdi. Tuvaletlerin yerini kokuyu izleyerek bulmak mümkündü. Bunun nedeninin vapur mürettebatının ilgisizliğinden çok kullanıcıların özensizliği olduğunu düşünüyorum, vapurların salonları tertemiz iken bu yerin aynı standarda uymaması başka türlü anlaşılır bir şey değildi. Vapur mürettebatının da çok babacan olanları vardı. Belki hatırlarsınız, Hollanda yapısı vapurlarda tuvaletler, kazandan kömür küllerini atmak için açılan kapının hemen karşısındaydı. Tuvalet kuyruğu beklerken kazandan kül atmak için dışarı çıkan görevlinin durumumun acil olduğunun farkına varıp beni karşı koridordaki 'Zabitan Helası'na yönlendirdiğini hatırlıyorum.

Gelelim sis veya lodos gibi hava muhalefetine. Günümüzde vapurların iptali yolu tercih ediliyor, o günlerde ise yolculara hizmet ön plandaydı. O dönemin hizmet anlayışını anlatmak için başka yerde de sözünü ettiğim düzenlemeyi biraz daha tafsilatlı olarak anmak isterim. Zamanın lodosa dayanıklı vapurları üç ekspres vapuru, *Ülev*, *Suvat* ve Fransız yapısı beş vapurdu. Kışları iki ekspres vapuru ile *Ülev* ve *Suvat* Kadıköy hattına, iki Fransız vapuru da Ada hattına tahsis edilir, çok şiddetli lodos dışında aksama olmazdı. Çok şiddetli lodoslarda 17:40, 18:00 ekspres seferi ve 18:40 seferi birleştirilir, ekspres seferi 18:30'a doğru kalkarak tüm adalara uğrardı. Adaya gitmek

için son bir şans da şu şekilde verilirdi: *Ülev* veya *Suvat*'tan Kadıköy seferini ilk bitiren gemi saat 20:00 civarında gecikmeli 19:40 seferini yapar, ertesi sabah da 5:30 seferi ile dönerek Kadıköy seferlerine devam ederdi.

Sisli günlerde ise durum benzer, aktörler değişikti. Siste sefer yapabilen radarlı vapurlar üç ekspres vapuru, *Ülev, Suvat* ve beş motorlu vapurdu. 17:40 ve ekspres seferi birleştirilir, bazen lodosta 18:40 veya 19:40 seferi için aynı yöntem kullanılır, bazen da daha küçük olan motorlu vapurlardan yararlanılırdı. Hayal meyal hatırladığım bir sis maceram, radarsız Burgaz vapurunun 17:40 seferini de aynı saatte İzmit Postası'na kalkan radarlı Beylerbeyi vapurunu izlemesiydi.

Özelliği olan diğer üç sefer ise az önce sözünü ettiğim İzmit Postası, Yalova Postası ile Anadolu Postası idi. O dönemde İstanbul-İzmit karayolu Mollafenari üzerinden giden dar bir yol, tren hattı ise Pendik'ten sonra tek hattı. Bu nedenle her sabah İzmit'den kalkan vapur körfez iskelelerini dolaşıp Heybeliada ve Bostancı'ya uğrayarak beş saatte İstanbul'a gelir, akşam da 17:30 civarında aynı yolla dönerdi. İlk zamanlarda eski vapurlar bu hatta işlerdi. Ancak önce Maltepe vapurunun Tuzla açıklarındaki bir adacıkta karaya oturması, ardından Üsküdar vapurunun batması gibi üst üste gelen kazalar nedeniyle bu hatta köy tipi motorlu vapurlar verildi. E-5 karayolunun modern hale getirilmesi ile bu vapura ihtiyaç kalmadı.

En renkli sefer Yalova Postası idi. Adalar ve İstanbul'un sebzeleri bu vapurla taşınır, pazarcılar bu vapuru kullanırdı. Ayrıca İstanbul-Bursa yolculuğunun en kolay şekli de bu vapura binilerek Yalova üzerinden gerçekleştirilirdi. Vapurda sülük satıcısı dahil her türlü satıcı, hatta berber ve diş çeken dişçi kalfası gördüğümü hatırlıyorum. Leydi tarak sanayinin reklamını yapan bir babacan satıcı sempatik tavırları ile kamarotların müsamahasını kazanarak yıllarca ekmeğini bu yolla çıkardı. Ayakta kalan yolcular için katlanır iskemleler de bulunurdu. Bu iskemleler ücretsizdi, ancak biraz daha rahat etmek isteyen yolculara küçük bir ücret karşılığında minder kiralanırdı. İkinci mevki bodrumunda bulunan tahtalar ise ibadet etmek isteyen yolcuların hizmetine sunulmuştu. Yolculardan biri vapur Burgaz'dan Heybeli'ye giderken öğrencilik hayatımdaki en zor sorulardan birini sormuştu: Kıble hangi yönde? (Burgaz Heybeli arasında vapur üç kez yön değiştirir.)

Son olarak anılarda kalan vapur Anadolu Postası şeklinde İstanbul'dan kalkarak Moda, Kalamış, bir ara Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye, Bostancı, Maltepe ve Büyükada'ya uğrayıp Heybeli'ye giden vapurdu. Bir zamanların eski tarifelerinde bu seferin Adalar üzerinden İstanbul'a dönen ring seferi şeklinde yapıldığını ve günde birkaç kez uygulandığını görmüştüm. Hatta Akay idaresinin Şirket-i Hayriye'den aldığı vapurların adlarını Göztepe ve Erenköy olarak değiştirmesi de vapurların bu seferler düşünülerek alındığı-

nı çağrıştırmıyor mu? Andığım dönemde Anadolu Postası tek sefere inmişti. Kısa süre sonra da kaldırıldı.

Galiba vapurlarımızla pek barışık değiliz. Yalova'ya bir dönem iki posta seferi dört de ekspres seferi yapılırdı. Daha sonra bu seferler ikiye, bire indirildi ve tamamen kaldırıldı. Genelde Yalova yolcusunun bu seferlere rağbet etmemesi buna gerekçe gösterildi. Ne var ki bir hizmeti ortadan kaldırmanın en etkili yolunun önce hizmet kalitesini düşürmek olduğunu da unutmayalım. Örneğin Paşabahçe ve eşleri direkt Yalova seferini bir buçuk saatte gerçekleştirirken önce bunların yerine bacadan direkli ve şehit sınıfı vapurları konulup ardından vapurlar tüm adalara uğratılarak sefer süresi iki katına çıkarılırsa yolcular doğal olarak daha eziyetli ancak süratli yolları tercih edeceklerdir. Aynı yöntemle 1970'li yıllarda başlatılan, 1990'larda Sedefadası, Ataköy ve Fahri Korutürk gibi değişik tipte büyük gemilerin hıncahınç dolduğu Çınarcık seferleri de ortadan kaldırıldı. Geçenlerde 18:40 seferinde gördüğüm manzara acaba sıranın yavaştan Ada seferlerine de mi geleceği kuşkusunu uyandırmadı değil. Çünkü vapurla bir saat kırk dakika süren Büyükada yolculuğu direkt motorlarla yarım saat daha kısa sürede gerçekleştirilebiliyor. Zaten bunun provası Bostancı - Adalar seferinde yaşanmakta. Tabii direkt Ada seferi yanılmıyorsam *Paşabahçe* ile 38-40 dakika, hatta ekspres seferleri başlamadan direkt sefer yapan kömürlü *Ülev* veya *Suvat*'la 45-50 dakikada yapılabiliyordu. Bu gerçek ekspres seferler yapılsa acaba motorlar ve deniz otobüsleri rağbet görür mü? Daha çarpıcı bir örnek de Kabataş tramvay hattının Beşiktaş'a, hatta Ortaköy'e uzatılması projesinde deniz yolundan küçük bir yatırımla yararlanılabileceğinin şu anda akla gelmemesi. Bir yetkilinin ifadesi ile galiba halkımız deniz yolundan biraz çekiniyormuş. Aklıma gelen başka öneriler de var. Yenikapı, Bakırköy, Sarıyer, Yeniköy, Beykoz, Bostancı, Kartal, Pendik gibi iskeleler daha aktif olarak kullanılarak vatandaşlar balık istifi otobüslerde trafik eziyetinden veya istasyonuna ulaşıp binmek için neredeyse akrobasi gerektiren metrobüs eziyetinden (örneğin otobüsten aktarma ile Uzunçayır veya Altunizade) kurtarılamaz mı? Çocukluğumda Adalar'dan Yeniköy'e Çengelköy vapuru ile direkt bir yolculuk yapmış oluğumu çok iyi hatırlıyorum. Galiba vapurlardan baki kalan bir hoş seda olacak. Umarım, vapurların yerine ikame edile motorlar bir "Üsküdar faciası" yaratarak vapurların yeniden keşfedilmesine yol açmaz.

Dünyanın en zorlu doğal su yolu: Boğaziçi'nin vapurlar ile mücadelesi

SÜLEYMAN FARUK GÖNCÜOĞLU

Karadeniz ve Marmara denizleri arasındaki Boğaz'ın Asya ve Avrupa kıyılarının tamamına verilen isim olan Boğaziçi, antik kaynaklarda pek çok isimle de ifade edilmiştir. *Halic-i bahr-i Rum*, *Halic-i bahr-i siyah*, *Halic-i Konstantiniye*, *İskender Boğazı*, *Konstantiniye Boğazı*, *Merecül-Bahreyn*, *Mecma'ül-Bahreyn*, *İslambol Boğazı* isimleri ile bilindiği gibi bugün Batı dillerinde kullanılan ve aralarında küçük telaffuz farkları bulunan *Bosphorus*, tanımlaması, "öküz geçidi" manasına gelen eski Yunanca bir kelimedir. Avrupa milletlerinde halen, Almanlar *Bosporus*, Fransızlar *Bosphore*, İngilizler *Bosphorus* şeklinde kullanmaktadırlar.

İstanbul Boğazı oluşumu açısından jeolojik bir fay çöküntüsüdür. Fay çöküntüsü ile oluşan vadinin zamanımızdan 8.000 yıl önce deniz sularında meydana gelen yükselme ile birlikte su ile dolarak Karadeniz ve Marmara denizlerini birleştirdiği tahmin edilmektedir. Boğaz'ın kuzeyden güneye doğru derinliğinin giderek azalması vaktiyle güney girişindeki yüksekliğin Marmara sularına karşı bir engel teşkil ettiği, ancak deniz sularının yükselmesi sonucu bu engelin aşıldığı tezini güçlendirir. Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı da jeolojik fay çöküntüsü sonucu oluşmuşlardır.

Akdeniz'in su seviyesini 150 metre kadar yükseltip, Ege'den Marmara'ya su dolmasıyla oluşmuştur. Boğaz'ın uzunluğu 17 deniz mili; yani yaklaşık 31 kilometredir. En dar yeri 649 metre ile Rumelihisarı ve Göksu Deresi'nin sol ağzı arası, en geniş yeri de 3 bin 760 metre ile Anadolu ve Rumeli fenerleri arasıdır. Derinlik güneyden kuzeye doğru gittikçe artar. Boğaz kıyıları dipten itibaren bir duvar gibi yükselir; kıyılarda bile 10 metrelik derinlik bulunmaktadır.

Bugün Boğaziçi su yolunun, kuzeyden güneye yani Kavakburnu-Ahırkapı Feneri arası düz bir çizgi halinde uzunluğu 32,2 kilometredir. Boğaziçi'nin genişliği ise, yapısı itibari ile büyük değişiklikler gösterir. En geniş yeri olan, Anadolu Feneri ile Rumeli Feneri arası 3600 metre olup, en dar yeri de Rumelihisarı-Anadoluhisarı arasındadır ve 698 metredir.

Boğaziçi, bir su yolu olarak düz bir kanal şeklinde oluşmuş olsa idi, Karadeniz'den Marmara'ya veya tersinden ulaşım söz konusu bile olmazdı. Boğaziçi'nin kıvrımlı coğrafik yapısı ve sahip olduğu akıntıları boğaz ulaşımını sağlamaktadır. Boğaziçi akıntıları, çok eski devirlerden beri gemilerin seyrini etkilediği için gemicilerin korkulu rüyası olduğu kadar, akıntıya dahil olarak zorlanmadan Haliç Limanı'na ulaşılmayı sağladığı gibi, Boğaziçi'nden zorlanmadan geçip gitmeyi de sağlamıştır. Boğaziçi'ne ve sahip olduğu bu akıntılara dair milattan önceki kaynaklarda en tafsilatlı bilgilere rastlamak mümkündür. Herodot, Polybios, Strabon, Plinius, Arrlan ve Philostratos'da bulunduğu gibi Bizanslı yazar Dionysos'un eserlerinde de Boğaziçi ile ilgili çeşitli bilgilere rastlanmaktadır.

Boğaz su yolu akıntıları, o kadar değişken ve çeşitlidir ki, verilen değişik isimlerle efsaneler ve gerçekler arasında her daim bilinir olmuşlardır. İstanbul Boğazı, başlıca dört akıntı ile hayat bulmaktadır dense abartısızdır. Yolcu vapurlarının ve arabalı vapurların bir yüzyılı aşkındır ayrılmaz bir mücadelesidir. Bu mücadele öyle bir hal almıştır ki, akıntı ve gemi ayrılmaz bir ikili haline gelivermiştir. Onca akıntıya rağmen iskelelerine bir kuğu gibi yanaşan gemiler Boğaz'dan geçerken onları seyreden dünya denizcilerini bu hali ile mest edecektir.

Bu akıntılar, rüzgârların tersine geldikleri değil, gittikleri yönün adını almaktadır ve bu boğaz akıntıları kimi zaman deniz ulaşımını durduracak kadar güçlüdürler. Bu yüzdendir ki, Boğaziçi'nin bütün bu fırtınalarından akıntılarından koruyan bir su yolu güzergâhı da bulunmaktadır.

Bugün Üsküdar'a doğru olan su yolu üzerinde yer alan ve Aziz Mahmud Hüda-i Hazretleri'ne atfedilen ve "*Hüdai Yolu*" olarak Boğaziçi akıntılarının en korunaklı güzergâhı kabul edilen deniz yolunun dingin noktası, Tarihî Yarımada ile Üsküdar arasında gidip gelen İstanbullulara bir ilahi hediye olarak kabul görmektedir.

Bu deniz yolu miladi 1871 yılında faaliyete geçen arabalı vapur Suhulet'in yol güzergâhı olan Kabataş-Üsküdar arasında takip edilen deniz güzergâhıdır. Bu güzergâhtan ayrı İstanbul'a bu yolun keşfini sağlayan Aziz Mahmud Hüda-i Hazretleri'nin kabri ile ilgili olarak İstanbullularca ziyaret edenin denizde boğulmayacağı inancı da yer almaktadır.

Boğaziçi'nden, kuzeyden güneye doğru giden büyük akıntı, Karadeniz'in fazla sularının Marmara'ya doğru akması şeklinde izah edilir. Boğaz'ın kuze-

yinde ortadan olan bu akıntı, Avrupa yakasında Yeniköy'e yaklaştıktan sonra Kanlıca'ya yönelir. Buradan Boğaz'ın dar kısmına girer, Rumelihisarı önünde 'Şeytan Akıntısı'nı meydana getirir. Buradan da Kandilli Burnu'na akar. Sonra Avrupa yakasında Arnavutköy'e yönelir. Vaniköy önünde Maskara Akıntısı'nı oluşturur. Beylerbeyi-Üsküdar arasında, Anadolu yakasına yakın akar. Kız Kulesi'nden Sarayburnu'na doğru devam eder ve buradan Marmara'ya dökülür. Saatte ortalama beş kilometre hızda olan bu akıntı Boğaz'da kuzey rüzgârları etkili olduğu günlerde daha da hızlanır.

Karadeniz'den Marmara'ya olan üst akıntının ortalama hızı 0,90 km/h ise de, Kandilli önlerinde bu akıntının saatteki hızı 5 km/h'e kadar yükselmektedir. Çok şiddetli güney rüzgârı olduğu zaman bu üst akıntı kısmı ortadan kalkar ve gemicilerin Orkoz tabir ettiği kuzeye doğru hafif bir akıntı meydana gelir.

Boğaziçi'nde üst akıntıdan başka bir de Marmara'dan Karadeniz'e devam eden bir alt akıntı bulunmaktadır. Üst akıntıya nazaran daha az süratli olan bu akıntı, Kuzguncuk'ta saatte 1,22 metre ile azami hızını kazanır.

Bu akıntılara göre, Boğaziçi'nin tuzluluk oranı da değişmektedir. Alt ve üst akıntının tuzluluk oranları tamamen farklıdır. Karadeniz'den gelen suların tuzluluk oranı binde on yedi iken, Marmara'dan gelen suların tuzluluk oranı ise binde otuz beştir.

Dünyada, İstanbul Boğazı gibi bir örnek bulunmamaktadır. Akdeniz'den Karadeniz'e denizyolu ile gidiş ve geliş istikametinde en zor koşullardan biri İstanbul Boğazı'dır. Boğaz'ın altındaki tamamen değişik bu su rejimi, İstanbul için yaşanabilir bir hayat da sunmaktadır. Bu su yolu içerisinde Karadeniz'den gelen su, Marmara'nın yüzeyini üç ayda bir yenilemektedir. Bu doğal temizlikten ayrı bir de bu akıntılardan yararlanılarak İstanbul'un atık suları Marmara iç denizinin derinlerine basılmaktadır. Atık su arıtma tesislerindeki bu atık sular yirmi beş metrenin altına verilerek Boğaz'ın altından Karadeniz'in ölü dip noktasına doğru ulaştırılmaktadır. Bu akıntılar Marmara'yı temizleyen, İstanbul'u kurtaran doğal sistemdir. Bu düzenin bozulması demek yaşanabilir İstanbul şehrinin yok olması anlamına gelmektedir.

Yüzey akıntısı: Karadeniz'in sularını Marmara Denizi'ne boşaltan yüzey akıntısı en etkili olanıdır. 'Güney Akıntısı' olarak da bilinir. Bir başka ismi de su taşıma rejiminden dolayı 'Boşalma Akıntısı'dır. Ayrı bir özelliği de bazı günler Boğaz'da saatte 13 kilometre hızla hareket eden bir akıntı olmasıdır.

Dip akıntısı: İki denizin tuzluluk oranlarındaki farklılıktan doğan dip akıntısı, denizin 15 ile 45 metre aralarında etkilidir. 'Kanal' olarak da bilinir, hızı 2 knot'a kadar ulaşır. Suları yazın soğuk, kışın ılıktır. Geçmişte saman taşıyan yaklaşık 30 tonluk çektirmelerin kanalı kullanarak şiddetli kuzey rüzgârlarına rağmen Karadeniz'e doğru yol alabildikleri biliniyor.

Ters **akıntı**: Orkoz, Boğaziçi'nin bir de güney rüzgârlarının keyfine göre kendini gösteren, kimi zaman vapur seferlerini bile iptal ettiren ters akıntıdır. Orkoz lodos, Marmara sularını kuzeye doğru yığar ve Boğaz'ın güney girişindeki su seviyesini yarım metre kadar yükseltebilir. Böyle zamanlarda orkoz akıntısı, yüzey akıntısının rolünü ters istikamette üstlenir. Hızı kimi zaman 7 knot'a (gemi sürat ölçü Birimi olarak "0.514m/sn.") dek çıkan orkoz akıntısı, yüzey akıntısından da tehlikeli bir Boğaziçi akıntısıdır.

Şeytan akıntısı: Yüzey ve dip akıntılarının buluşma anlarında ortaya çıkar. Önce şiddetli lodos fırtınası patlarsa sular Karadeniz'e yığılır, ardından ortaya çıkan poyraz burada sıkışmış suları büyük bir hızla Marmara'ya gönderir. Boğaz'ın kıvrımlı yapısı ve kuzeyden güneye derinliğin azalması nedeniyle şiddetli girdaplar ve anaforlar oluşur. Böyle bir anda Kandilli önlerinde bir tuzak şeklinde meydana gelir.

İstanbul Boğazı'nın donup donmayacağı sorusuna gelinecek olunursa; En soğuk kış günlerinin yaşanması karşısında İstanbul Boğazı'nın donarak iki yaka arasında yürüyerek geçilebilmesi gerçeğiyle karşılaşmamız imkânsız gözükmektedir. Bu etkileyici bir atmosfer olabilirdi. Ama, İstanbul Boğazı'nın su sıcaklığının eksi yirmi dereceye düşse dahi donmayacak olmasının ilk nedeni tuzlu suyun donmasının kolay olmaması temel ilkesidir. İkinci en önemli faktör de, Boğaz'da sürekli bir akıntının mevcudiyetidir. İstanbul Boğazı'nın donabilmesi için öncelikli olarak hareketsiz bir su yolu olması gerekmektedir. Boğaziçi su yolu hem tuzlu sudur hem de sürekli bir akıntıya sahiptir.

Tarihte iki kez buzla kaplandığı bilinen İstanbul Boğazı'nın bu görüntüsü, 1929 ve 1954 yıllarında Tuna ve Volga Nehri'nden kopan dev buz kütlelerinin Boğaz'ı kaplamasıyla meydana gelmiştir.

Kapalı bir göl gibi olan Karadeniz'in miladi 673 ve 800-801 kışlarında iki kez donmuş olduğu bilinmektedir.

Boğaziçi akıntılarından elektrik üretimi

Boğaz'da birbirine ters iki akıntının varlığı boğazlardan ulaşımın başladığı tarihlerden beri gemilerin seyrini etkilediği için bu çevrede yaşayanların dikkatini çekmiştir. Karadeniz'den Marmara'ya olan üst akıntının ortalama hızı saatte 0,90 km'dir. Kandilli önlerinde bu akıntının saatteki hızını 5 km/h'ye kadar yükselmektedir. Çok şiddetli güney rüzgârı olduğu zaman bu üst akıntı kısmı ortadan kalkar ve gemicilerin orkoz dedikleri kuzeye doğru hafif bir akıntı meydana gelir. Boğaziçi'nde üst akıntıdan başka bir de Marmara'dan Karadeniz'e alt akıntı vardır. Üst akıntıya nazaran az süratli olan bu akıntı, Kuzguncuk'ta saatte 1,22 metre ile azami hızını kazanır.

Boğaziçi'nde mevcut olan akıntılar sebebi ile enerji üretimi ve bunun değerlendirilmesi 1950'li yılardan beri düşünülen konulardandır. Bugün geleceğin temiz enerjileri ve üretim çeşitliliği konusunda değerlendirmeye alınan bu projelerden biri de İstanbul Boğazı'ndaki akıntıların çok rahatlıkla enerji üretimi için kullanılabileceğidir. Akıntı enerjisi ve dalga enerjisi yollarıyla elektrik üretimi bugün bilinen ve uygulanan bir teknolojidir. Bu konuda da Boğaziçi'nde Arnavutköy Burnu'nda bu yolla enerji üretimi yolunda projeler geliştirilmektedir.

Boğaziçi'ne has kadim bir meslek var idi...

Kandilli Yedekçiler İskelesi: Boğaz'da akıntıya kapılan veya akıntıya karşı ilerleyemeyen kayıklara ve teknelere özel halatlarla yardım edip kurtarma görevini yapanlara 'Yedekçiler' denilmekteydi. Bir Bostancı teşkilatı olan yedekçiler, Boğaziçi'nin önemli akıntı noktalarında yılın her gün ve saatinde nöbet tutardı. Onların görev yaptığı bu akıntı noktalarına yedekçiler iskelesi denirdi. Yedekçiler iskelelerinden biri de Kandilli de 19. yüzyıl başlarında inşa edilmiş olan tarihî Edip Efendi Yalısı'nın önü idi. Yedekçiler iskelesinin olduğu mevkiler asla yalılar tarafından kapatılamazdı ve kamuya açık olarak mevcudiyetlerinin yalı sahipleri tarafından korunması zorunluluğu bulunmaktaydı. Kandilli Yedekçiler İskelesi Osmanlı döneminden kalan bu geleneği sürdüren tek yedekçi iskelesidir.

Bundan 40 sene evvel Boğaziçi'ne, "Hisar"a doğru bir vapur yolculuğu...

İBRAHİM AKIN KURTOĞLU

Çocukluğumda, Boğaz'da oturan rahmetli büyük teyzemlere giderdik. Hisar'a... İlerleyen zaman içinde İstanbul'a amansız bir sevgiyle bağlanmama vesile olan bu gezintilerin içinde, önem sırasına göre; trenle Suadiye seyahatlerimizden ve Çamlıca teferrüçlerimizden iki evvel, Gülhane Parkı ve hayvanat bahçesi ziyaretlerimizdense hemen sonra gelirdi benim gözümde Hisar gezmeleri...

Yetmişli yılların başında Hisar'a gitmenin iki ayrı yolu vardı: Ya Yenicami'nin hemen yanından (Bahçekapı'da Arpacılar Caddesi'nin köşebaşından) hareket eden mavi renkli ve burunlu halk otobüsleriyle ya da Eminönü rıhtımındaki "3" numaralı iskeleden kalkan Boğaziçi vapurlarıyla... O yıllarda Boğaziçi hatlarının Anadolu sahillerinde son bulan postaları bu iskeleyi ortak kullanırdı.

Otobüsle Hisar'a gitmek pek sıkıcı olurdu. Çünkü dönemin en eski, tabir-i caizse en külüstür araçlarının envai çeşidi "Eminönü-Emirgân" arasında halk otobüsü olarak çalıştırılırdı. Gerçi Boğaz sahil yolu şimdiki gibi insanı çıldırtacak ölçüde kalabalık değildi, uzun müddet karşı yönden hiç araç gelmediği dahi olurdu. Bu hususi otobüsler, trafik derdi olmadan sallana-bağıra sahil yolunu kıvrıla kıvrıla katederlerdi, tabii ki şimdikinden oldukça yavaş bir tempoyla ve egzozlarından belirli aralıklarla anormal sesler çıkararak...

Genelde Hisar'a, yaz sıcaklarının artık iyiden iyiye bastırdığı ağustos ayının ortalarında giderdik nedense. Bizim aile sanki ilkbahar ya da sonbahar çuvala girmiş gibi, illaki yazın olabilen en sıcak gününü seçerdi büyük bir özenle. Havalandırma tekniğinden yoksun bu eski otobüslerle bir küsur sa-

at boyunca Hisar yolculuğunu çekmek, yolcular için ciddi anlamda bir azaptı. Şoför, yol boyunca arabanın orta kapısını açık tutarak içeriye hava dolmasını sağlamaya çalışırdı ama, nafile... Bir yerden sonra seyahat artık keyif olmaktan çıkar, külfet halini alırdı.

Eski İstanbullularca "kocakarı bunaltan" adı verilen o yapış yapış temmuz-ağustos sıcaklarında karayolunu kullanmanın pek de akıllıca bir seçim olmadığının bizimkiler neyse ki kısa sürede farkına vardı ve alternatif olarak "Boğaziçi vapurları"nı kullanma önerisi ortaya atıldı. Bu fikir –ben dahil– herkesin çok hoşuna gitti. Anneannem hariç... Su üzerinde seyahat etmekten pek hoşlanmayan rahmetlinin, "kara dururken Mesrurelere (büyük teyzemlere) denizden gitmenin hiç de akıl kârı olmadığı" yönündeki diretmeleri de, bizimkilerin baskın çıkması üzerine fayda etmez ve çoğunluğa ayak uydurmak zorunda kalırdı çaresiz...

Aslında Boğaz vapurlarına aşinaydık. Yazları, çok sık olmasa da "dilenci vapuru" da denilen "Kavak Postası"yla ara sıra Boğaziçi tenezzühlerimiz olurdu. Şimdilerde özel gezi seferi adıyla tertip edilen "Eminönü-Anadolukavağı" postaları, bundan kırk sene evvel normal seferlerdi ve günümüzdeki gibi bariz fiyat farkı olmadığı için, kent ahalisi tarafından bilhassa hafta sonları ailecek gerçekleştirilen aktivitelerdendi. Sabahları onu on geçe Eminönü'nden hareket eden vapur; Beşiktaş, Ortaköy, Çengelköy, Vaniköy, Bebek, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Rumelihisarı, Emirgân, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Büyükdere, Sarıyer, Yenimahalle, Rumelikavağı uğraklarını yaptıktan sonra, yarımda Anadolukavağı İskelesi'ne bağlardı. Bundan on dakika evvel, tam saat başında kalkan posta ise Yeniköy'den daha ileriye gitmediği ve aralarda çok daha fazla iskeleye uğradığı için bizimkilerin gezi programında yer almazdı.

İşte, Hisar yolu için bulunan alternatifimiz de, Köprü'den meşhur "on-on" seferine binmek ve Kavak'a dek çıkmak yerine bu kez yarı yolda inmekten ibaretti. Deniz havası alarak Mesrure teyzemlere gitmek, hepimiz gibi benim de ziyadesiyle keyif aldığım tercihlerimiz arasına girdiği gibi, kısa sürede oldukça üst sıralarda yer almaya dahi başladı beğeni sıralamasında...

İstanbul'u tanımaya başladığım ve çevremde görebildiğim her türden detayı, elverdiği ölçüde hafızama nakşetmeye çalıştığım o meraklı, gözlemci döneme denk gelen bu sevimli yıllarda büyük teyzemlere gideceğimizle müjdelendiğim günler, benim gözümde eşi bulunmaz bir gezintinin habercisiydi aynı zamanda. Aynı gün zarfında iki defa otobüse/troleybüse, iki defa da vapura binilecek, çocuk aklımla bile önemini, kıymetini, güzelliğini şimdiden kavramaya başlamış olduğum bu latif şehir gün boyunca yudumlanacak, yeni rastladığım şehir hatları gemilerinin isimleri cebimde taşıdığım minik not defterine özenle kaydedilecek... Evet, o yaşlarda tüm vapurların lis-

Eminönü vapurları.

tesini çıkartmak gibi enteresan bir ilgi alanına da sahip olmuştum, artık nereden esinlendiysem...

Çok ilginçtir ki, Boğaziçi'ne gidiş öncesi evde yapılan hazırlıklar, aile efradımız tarafından adeta bir ritüel havasında gerçekleşirdi. Vapurda tüketilmek üzere, orta büyüklükte bir torba hacminde nevale hazırlanırdı. İçi de artık Allah ne verdiyse, ekmek, kaşar peyniri, katı yumurta, kuru köfte, zeytin, domates ve salatalık gibi pratik yiyeceklerle istiflenirdi. Gerçi bu azıklar pek öyle karın doyuracak ölçüde değil de, daha çok açlık bastıracak miktarda olurdu. Azıcık azıcık, ama çok çeşitli. Adı üstünde; büyük teyzelere gidiliyor. Orada da izzet-ikram olacak. Hem de yokuşun yukarı ucundaki evlerinin Boğaz'a nazır geniş balkonunda kurulacak olan, halen gözümün önüne geliveren o ince uzun tahta sofrada. Mide kazıntısına ilaç olacak derecede hazırlanmaları yeterli...

Yola çıkılınadan bir gece evvel, akşam radyoda yedi ajansı bittikten hemen sonra, saat tam buçukta yayınlanan hava raporu dikkatle takip edilirdi. "Ertesi günü İstanbul'da hava nasıl olacak?" diye. Şayet spiker tarafından içinde lodos ya da poyraz kelimeleri geçen bir rapor sunulduysa dudaklar bükülüverir, seyahat tarihi bir ertesi güne devredilirdi. Yok eğer, hava rüzgârsız, deniz mutedil dalgalı, sıcaklık da yirmili derecelerden yukarı, ancak otuzları da pek fazla aşmayacak şekilde öngörüldüyse, ailenin hanımları tarafından kesin ve net bir karar verilirdi. O yıllarda bizim aile efradının gözünde meteorolojik veriler gereğinden fazla önem arzederdi. Sanırsınız ki Köprü'den ha-

reketle bir buçuk saatlik bir vapur yolculuğuyla Hisar'a gidilmeyecek de; sekiz günde Pasifik aşılacak. O derece titiz bir ön hazırlık...

Eğer vapurun hareketine yeterli miktarda zaman varsa, Fatih'ten geçen "34" numaralı Beşiktaş troleybüsüne; şayet vakit daraldıysa, on-onbeş dakika içinde sizi Saraçhanebaşı-Zeyrek-Unkapanı-Yemiş üzerinden Eminönü'ne atıveren kenarı sarı-siyah damalı taksi-dolmuşlara binilir, nihayetinde bir şekilde 10:10 Kavak Postası'na yetişilirdi. Aslında bizimkiler birçok konuda olduğu gibi bir yerlere yetişmek hususunda da gereğinden fazla pimpirikli oldukları için, erkenden kahvaltımızı edip saat daha dokuz bile olmadan Yavuzselim otobüs durağında bulurduk kendimizi. Böylelikle de vaktinden epey bir evvel "aşağı"ya inmiş olurduk (Bizimkiler Eminönü'ne veya Galata Köprüsü taraflarına gitmeye "aşağıya inmek" derler. Bu, genellikle eski Fatihliler'e özgü bir kalıptır ve "Sirkeci-Bahçekapı-Sultanhamam-Mısırçarşısı-Eminönü-Köprü" taraflarına atıf yapılır. Muhtemelen Fatih, Karagümrük, Malta, Fındıkzade, Çapa, Şehremini gibi semtlerin rakımının Eminönü ve civarına nazaran daha yüksekte olmasından yola çıkılarak türetilen ve zaman içinde yöre sakinlerinin diline yerleşen bu ilginç coğrafî göndermeyi, şimdilerde ben de azimle ve ısrarla devam ettirmekteyim (Gerçi kimse bununla neyi kastettiğimi maalesef pek anlamıyor ve bir de üzerine fazladan açıklama yapmak durumunda kalıyorum).

Yenicami'nin karşı çaprazına denk düşen İETT transit durağında troleybüsten inmemizle birlikte koşar adımlarla "3" numaralı iskeleye yönelirdik. Her defasında da iskelede birbirlerinin üzerine bağlı en az iki-üç, hatta kimi zaman (kesinlikle abartmıyorum) dört-beş vapur olduğu görülürdü. Bunlar Boğaziçi halkını sabah mesai saati başlangıcına yetiştirmek üzere erkenden hareket etmiş olan "avdet" postalarına ait vapurlardı. Henüz daha gün doğmadan, beş buçuk-altı sularında Kavaklar, Beykoz, Çubuklu, Kanlıca, Çengelköy gibi Anadolu iskelelerinden ayrıldıktan sonra birbirleri peşisıra Köprü'ye gelen farklı boy ve tonilatodaki şehir hattı vapuru, geliş sıralarına göre içten dışa doğru birbirleri üzerine yanaşarak bağlanır ve bir sonraki "azimet postası"na kalkmak üzere hareket saatlerini beklerlerdi. İstanbul kent içi deniz ulaşımı literatüründe Köprü'den Boğaziçi'ne kalkan vapurların seferlerine "azimet" (gidiş), geri gelişlerineyse "avdet" (dönüş) postaları adı verilirdi. Ayrıca Boğaziçi'nin vapur hizmeti verilen uç noktalarından olan Rumeli ve Anadolu Kavakları "yukarı"sı, Köprü tarafıysa "aşağı"sı olarak adlandırılırdı. Kavak iskelelerinin daha kuzeyde, Eminönü-Galata Köprüsü-Karaköy hareket noktalarınınsa daha güneyde olmasından dolayı bu şekilde etiketlenmişlerdi, halk ve idare çalışanlarınca... Günümüzde artık pek kullanılmayan bu iki önemli belirteç, yüzyılı aşkın bir süre boyunca Boğaz vapurlarının tarife cetvellerinin en önemli iki anahtar kelimesi olmuştu.

Birbirlerine bağlanan vapurlardan geçmesini hiç sevmezdim küçükken. Allah muhafaza, içimizden birinin denize düşeceğinden korkardım. Çünkü teknelerden biri sallandı mı, üzerine bağlayan diğer üçü-dördü de aynı oranda sallanmaya başlardı. Velev ki, aradan birkaç dakika geçsin ve sallantı giderek hafifleyerek sönümlensin. Vapurlar aynı iskeleye üst üste yanaştırıldıktan sonra halat marifetiyle birbirlerine geçici olarak sabitlenir, her birinin arasına da metal korkulukları olmayan ikişer tahta iskele sürülürdü. Birer kenarında tutacak demiri olan yegâne rampalar ise, ana iskeleye direkt bağlı, en içteki vapura sürülü olanlardı. Tam bir akrobasi gösterisi... Yalnızca İstanbul'a özgü bir ayrıntı...

Aksi gibi, bizim bineceğimiz vapur da mutlaka ya en dışa bağlanmış olan gemi olurdu, ya da ondan bir içteki. Validemle babam, teyzemle de anneannem birbirlerinin kollarına girer, beni de sıkıca elimden tutarak aralarına alırlardı. Vapurların ebatları birbirinden farklı olduğu için, haliyle su kesimleri de değişik olurdu ve bir evvelki, sonrakine nazaran ya daha alçak, ya da biraz daha yukarıda kalırdı. Bu yüzden aralarına sürülmüş olan tahta eğreti iskeleler de deniz yüzeyine paralel değil, hep farklı açılar gösteren geometrilerde vapurları birbirine raptederdi.

Adımımızı attığımız her yeni lumbar ağzında çevremize bakınır ve bir çırmacı ya da bir zabite "Kavak vapuru bu mu?" diye sorunurduk. Çünkü kalkış saatlerine az kalmış vapurların bir kısmında yolcular olduğu da görülürdü. Görevli iki sonraki vapura aktarmamız gerektiğini söyler, bizlerse ellerimizde torbalar, gözlerimiz levhalarda olduğu halde pürdikkat yolumuza devam ederdik. Ta ki bizim vapuru bulana kadar...

Bu arada gemilerin bünyesine sinen ahşap, metal, üstüpü, susamlı simit, çay, mazot, yağ, buhar ve az biraz da ter ve amonyak kokularıyla harmanlanmış, kendine has o karışık rayihadan ilk nefesler de ciğerlere çekilmeye başlanırdı, vapurdan vapura atlandıkça...

Nihayet "Kavak Postası"na kavuşulur ve dikkatli gözlerle kenarda yer kalıp kalmadığı taranıverirdi ayaküstü. Güneşli ve sıcak bir havada Boğaz'a gidecekseniz, bir buçuk saat boyunca o havasız iç salonlarda oturmak olmaz. Muhakkak püfür püfür esen açık bir yer bulunmalı. Her vapurda ferah yolculuk mahalleri vardır: Üst ön güverte, üst arka güverte ve alt kat yan açıklar. Öncelikle tercih ettiğimiz kısım, yan oturma yerleriydi. Burada denizle adeta iç içe seyahat etmenin ayrıcalığına erişirdiniz çünkü. Çalkantılı deniz yüzeyinden kopup havaya karışan tuzlu su zerrecikleri, iğne misali sık sık yanağınıza çarpar, dalga seslerinin hışırtısı, şıkırtısı arasında pek lezzetli bir yolculuğa vesile olurdu yan balkonlar...

Teyzemin yön duygusu çok gelişmişti. Bindiğimiz herhangi bir vasıtada hangi tarafın güneş alacağını, hangi tarafın gölgede kalacağını henüz daha

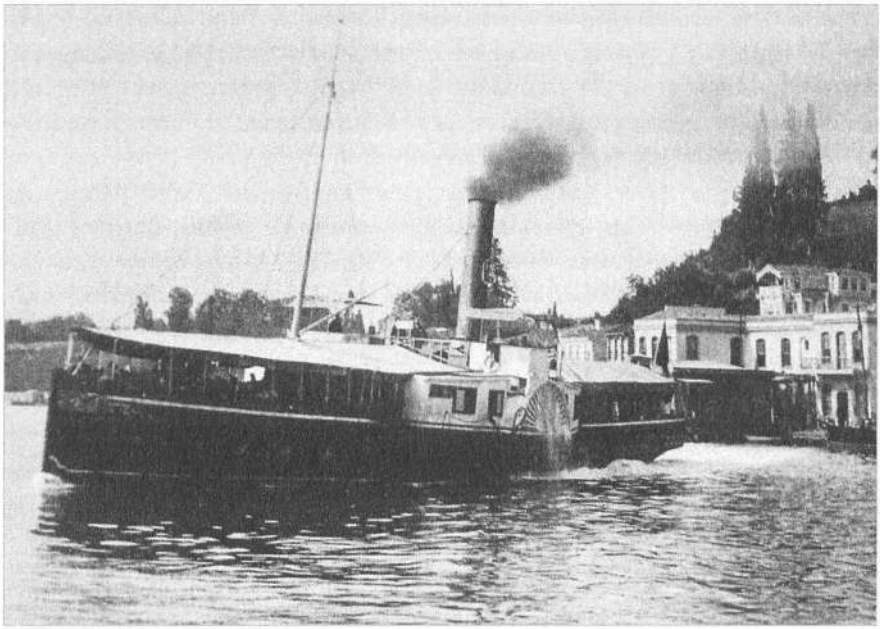
araca binerken zihninden hesaplar, sonra da bizleri gölge olan tarafa doğru yönlendirirdi. Vapurda da teyzemden aynı uyarıları alır ve giderken muhakkak sol tarafa oturmamız gerektiği tembihiyle, geminin "sancak" tarafına değil de; sol cephesine, yani "iskele" tarafına doğru hareketlenirdik. Boğaz'a giden vapurlarda güneş öğlene kadar sağ tarafa, öğleden sonra ise sol tarafa vurur. Sabah güneşi pek önemli olmasa da, öğleden sonraki ışınlar insanı adeta kavurur ve bir saat zarfında cildinizin, deniz yüzeyinin yansıtma özelliğinin de etkisiyle kızararak renk değiştirdiğini ve bronzlaşma yolunda ilk adımlarınızı atarak, yanaklarınızın cayır cayır yandığını fark ederdiniz, vapurdan indiğinizde...

Şansımız yaver giderse, vapurun kenarında boylu boyunca uzanan, koyu kahverengi yağlı boyayla boyanmış ve üzerleri cilayla perçinlenmiş tahta kanepelerde birkaç kişilik yer bulunur, şayet yeterli oturacak boşluk yoksa da, bacaklarını demir korkuluklara uzatarak dayamış bulunan diğer yolculardan teker teker müsaade istenerek azimle ilerlenir ve ortalarda bir yerde göze kestirilen iki kişilik boşluğa ulaşılır, her iki yanındakilerden biraz öteye sıkışmaları rica edilerek bize lazım gelen kadar 4-5 oturmalık sihirli bir yer açılıverirdi, nasıl oluveriyorduysa artık birden.

Kavak'a hareket edecek olan vapurumuz genellikle Şirket-i Hayriye eskisi, uzun bacalı, ahşap, kömürle tahrik edilen ve kaptan köşkünün cidarları numaralı vapurlardan biri olurdu. Şirket-i Hayriye geleneğinde vapurlara isim vermek yerine numara konulur ve bunlar bacalarının üzerine boyanırmış. Sonradan şehir hatları bünyesinde toplanan farklı idarelerin tüm gemileri isimle anılmaya başlamışlar, fakat numaralı olanların bu kimlikleri de hoyratça yok edilmemiş ve metal birer levhaya yazılarak köşklerin her iki yanına sabitlenmiş. Bize çoğunlukla "68"-"Güzelhisar", "67"-"Kalender", "66"-"Boğaziçi", "65"-"Sarayburnu", "64"-"Küçüksu" gibi nisbeten yüksek kapasiteli vapurlar isabet ederdi. Uzun süreli Boğaz yolculuğu olduğu için kısa mesafeli postalara verilen ve "köy sınıfı" olarak işaretlenen düşük kapasiteli vapurlara bu seferlerde pek rastlanmazdı.

Sözünü ettiğim vapurlar, o yıllarda bile oldukça eski, yaşını başını almış, emeklilik vakti yaklaşmış gemilerdi. Her biri yarım asrı devirmiş, kimisi altmış yaş sınırında dolanan bu ihtiyar delikanlılar, eski ama pırıl pırıldılar. Gövdelerinde yer yer gözlenen asimetri bile, çerçevenin bütünüyle şık bir uyum halindeydi. Onlara artık kişiliklerini çoktan kazandırmış olan, göze batmayan, naif bir deformasyon...

Uzun bacalı vapurumuzun yan oturma yerlerinin üzeri şimdikiler gibi kendinden siperlikli değil, tamamen açık olurdu. Ama sıcak havalarda görevliler, kanepelerin üzerinde boy hizası mesafesinde yanlamasına uzanan beyaz renkli tel iskeletler arasına, çuha benzeri koyu renkli yeşil güneşlik-



Bir yandan çarklı Şirket-i Hayriye vapuru Boğaziçi iskelelerinden birinden ayrılmak üzere.

ler gererdi. Bu tenteler sayesinde, yol boyunca güneşin dik ve yakıcı ışınlarından bir nebze olsun korunma sağlanırdı. Sıkı rüzgârlara denk gelindiğinde de bu güneşlikler, güçlü cereyanın etkisiyle dalgalanan bayraklar gibi sesler çıkarırlardı.

Kenara kurulup da yerimizi bulduktan sonra, sabırsızlıkla hareket saatini beklemeye koyulurdum. Bir an evvel kalkalım ki, yanımızdan süzülerek geçen diğer vapurları not defterime kaydedebileyim, isim listemde eksik kalan yerleri doldurubileyim. İlginç bir şeyler görebilme hevesiyle gözlerim fıldır fıldır etrafı tarar, lifleri ayrışma derecesine gelmiş halatlardan aydınlatma fenerlerine, siyah renkli ve dökme demirden imal edilmiş babalardan duvardaki kapasite cetveline kadar her şeyi hafızama kaydetmeye çabalardım. Diğer yolcularsa benim aksime, sakin ve umursamaz tavırlarla ayaklarını korkuluklara uzatarak geniş alınlıklı tentelerin altına sığınmış vaziyette, yaz güneşiyle üzerlerine çöken rehaveti üstlerinden atmaya çalışır bir gevşeklikle, etraflarına karşı son derece ilgisiz bir görüntü verirlerdi.

Neyse ki fazla beklemeye hacet kalmadan vapurumuzun davudî düdüğü işitilir, pervaneler dönmeye, gemi titremeye başlar, oturduğumuz kanepelerin sırtını verdiği alt kat salonun dışa açılan pencerelerinin yarıya kadar indirilmiş camları zangırdar, "3" numaralı iskelenin yan kapısından bir çan se-

si işitilir, genzi yakan hafif bir duman etrafı kaplar, ince düdükler çalınır, altları rulmanlı tahta iskeleler takırtılar eşliğinde geriye çekilir, gerildikçe gacırdayan halatlar acele acele toplanır, deniz yüzeyinde bembeyaz köpüklenmeler meydana gelir, ikinci ve ilkine göre daha uzun bir düdük sesi yankılanır ve hemen üzerine bağladığımız karşımızdaki diğer yavaş yavaş vapur geri gitmeye başlar. Ah şu göz yanılması, yine kandırdı bizi. Hemen karşımızda, bize adeta sıkı sıkıya yapışık haldeki vapur aslında yerinde duruyor. Aralarından sıyrılıp hareket eden biziz halbuki... Saatleri kontrol etme vakti. Babamın gözü, kolundaki Hislon'da: "Tamam, onu on geçiyor. Biz kalktık." Ardından da "Yetmiş beş dakika sonra Hisar'da oluruz," diye ilave ediyor rahmetli, görmüş geçirmiş bir enspektör edasıyla. Bir tek başında şapkası, boynunda da düdüğü eksik. "Onbir buçuğu geçer. Geçen defa yirmi dakika rötarlı gittiydik" diye müdahale ediyor validem. Aman, varsın geciksin. İsterse iki saat rötar yapalım, benim canıma minnet. Belki diğer yolcular için bir an evvel geçip gitmesi gereken sıradan bir yolculuk külfeti; benim içinse rüyayla gerçek arası emsalsiz bir seyahatin ilk demleri...

Vapurumuz yükünü fazlasıyla almış halde. Bu tatil gününde, bu güzel havada, uzun soluklu bir Boğaziçi Postası'nın da başka türlü olması beklenemez zaten. İç limanın yoğun deniz trafiği, usta kaptanımızın estetik manevralarıyla kolayca atlatılıyor. Sarayburnu'ndan başlayarak Yavuz Sultan Selim tepesine dek uzanan, kalem misali incecik minarelerle taçlanmış eşsiz İstanbul silueti giderek uzaklaşmaya başlıyor bizden. Sola oturduğumuz için Rumeli sahilini seyrederek ilerliyoruz. İlk uğrağımız Beşiktaş. O zamanlar daha Barbaros Hayrettin İskelesi yok. Bir zamanlar Üsküdar'a hareket eden arabalı vapurların rampası olarak kullanılan yerin az ötesinde görünen kuş kafesi gibi bina, yanaşacağımız ilk iskele. Ardından Ortaköy ve derken vapurumuzun pruvası karşı sahile yöneliyor. Beylerbeyi'nden de yolcu alıp indireceğiz.

Yolculuğun ilk yarım saati dolmak üzereyken, beni tuvalete götürmesi bahanesiyle babama ilk rahatsızlığını verirdim. Yerimizden kalkınca başkalarının gelip oraya oturmasını engellemek için bizimkiler biraz daha geniş vaziyette yayılırlar ve ellerindeki çantaları da homojen bir şekilde aralarına serpiştirirlerdi. Benim amacım da aslında tuvalet falan değil, vapurun içinde şöyle küçük bir tur atmak hevesi. İşte bu yüzden allem eder kalem eder, rahmetli babamı kandırır ve üst kata çıkarırdım.

Bir kuş yuvasını andıran güzel vapurumuzun üst katı da ahşaptan imal edilmiş. Üst kat tahliye kapısının önündeki korkulukların zarafeti, gemiye adeta sıcacık bir ev havası vermiş. O anda insanın içinden üst katın kapısını açıp bu çıkmaya oturmak ve bacaklarını korkulukların arasından aşağıya doğru sallandırmak geliyor. Cam kenarında oturan yolcuların bakışları, yanaşılmakta olan eski iskeleye odaklanmış. Onlar da vapurun kenarındakiler

gibi umursamaz nazarlarla dışarıyı öylesine kolaçan etmekte. Esintinin içeriye dolması için üst katın camları bel hizasına kadar indirilmiş veyahut itilerek yana doğru kaydırılmış. Böyle bir keyif nerede var? İstanbul'un boğucu yaz öğlenlerinde Boğaziçi'nin misler gibi iyot kokan o ferahlatıcı rüzgârını soluya soluya seyahat etme ayrıcalığı, acaba dünya üzerindeki kaç şehrin sakinine nasib olmakta?

Alt katta gemi görevlisi kenarda, palamar elinde sabırla vapurun iskeleye (ya da iskelenin kendilerine) yaklaşmasını bekliyor. İç merdiven, üst kattan itibaren inecek olan yolcularla tıka basa dolu. Yukarı salonda yolcu kalmamış gibi neredeyse. Demek ki Beylerbeyi oldukça önemli bir iskele. Günboyu bıkıp usanmadan iki kıyının ahalisini sürekli getirip götüren kırılgan görünümlü vapurumuzsa, bilmem kaç bininci kez halat atacak. Vapur içi gezi bu kadar yeter, iskeleden vapura yeni bineceklerden evvel annemlerin yanına dönmek için hızlı adımlarla merdivenleri inmemiz ve bizimkiler tarafından kahramanca korunan yerlerimize oturmamız lazım.

İskeleyle vapur arasındaki sürtünmeyi dengelemek ve istenmeyen arazın önüne geçmek için, ahşap platformların etrafına eski otomobil lastikleri asılır. Vapur iskeleye yanaşma manevrası yaparken, çeşitli boy ve çaplardaki zifir karası bu araba lastikleri şekilden şekle girer, eğilip bükülür, ilk hallerindeki hacim ve görüntülerini kaybederek iskeleyle gemi arasında tost misali sıkışıp iyiden iyiye deforme olurdu. Vapur kalkarken de tam tersi yaşanır, halatlar çözüldükten hemen sonra geminin bunlara uyguladığı şiddetli baskı sona erer, herbiri iç tırmalayan illet sesler eşliğinde elastik ve artistik hareketlerle orijinal hallerine geri dönerlerdi. Vakıâ, beş dakika öncesine göre şekilleri daha bir eğrilmiş, yıpranmış ve muhtelif yerlerinden az biraz daha yırtılmış bir halde...

Bu mânialar, artık hangi araçlardan ve ne şekilde temin ediliyorlarsa; küçük bir Skoda kamyonet tekerleğinden devasa boyutlu bir traktör lâstiğine kadar, çeşit çeşittiler. Her bir iskelenin ön kısmı, adeta Talimhane'deki oto yedek parçası satan dükkânların vitrinlerinde rastlanacak ölçüde çeşitli kauçuk emtiayla örtülü olurdu. Sürtünme anlarında traktörlerden sökülen örnekleri, vapurun o külliyetli baskısıyla kalın, tok ve böğürtüyü andıran tonlarda sesler üretirken, küçük ve narin olanlarıysa, kuyruğunu araba çiğneyen bir kedinin canhıraş çığlıklarına benzer cayırtılar misali, iç tırmalayıcı sesler çıkarırdı.

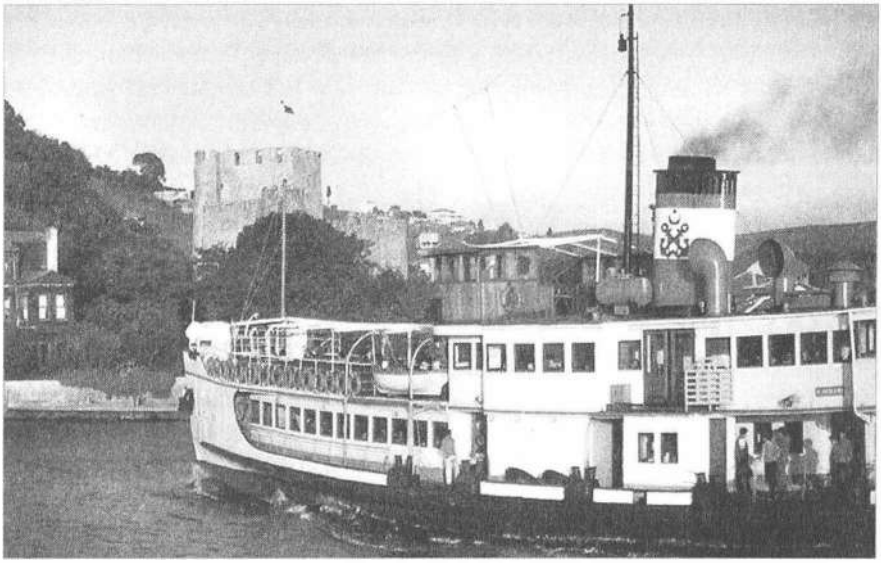
Vapur iskeleye yanaşırken, kenarda boylu boyunca uzanan demirlere dayadığım ayaklarımı muhakkak geri çekmemi isterdi bizimkiler. Çekmemekte ısrar edersem, çocuğun birinin vakt-i zamanında kendini korumadığı için vapurla iskele kenarına raptedilen eski lastikler arasına ayaklarının sıkışarak koptuğu, benim de haylazlık yapmaya devam etmem durumunda haya-

tımın geri kalan kısmını ayaksız ve pabuç özürlü bir çocuk olarak geçirebileceğim şeklindeki hafif yollu sert uyarılarla örülü o göz korkutucu hatırlatma tekrarlanır; neticede benden istenileni yapmaya mecbur kalıp ayaklarımı geri çekmem sonrasında bu küçük çaplı kriz de uzamadan atlatılırdı. Halbuki yanı başımızda oturan büyükler ayaklarını çekmezlerdi ve hiçbirinin de ne ayağının ne de bacağının başına bir şey geldiğine şahit olmadıydım. Ama, emir büyük yerden işte...

Yolun yarılanmasıyla birlikte, sıra acıkma faslına gelirdi. O zamanlar günümüzde olduğu gibi fast food kültürü henüz hayatımıza pek girmediği için, dışarıda ebeveynlere bir şeyler aldırtıp yemek bu tarz özel günlere mahsustu. Yol boyunca vapurun içinde oradan oraya hiç durmadan gezinen, bembeyaz ceketli ve yine bembeyaz pantolonlu garsonun elindeki metal tepsiye özenle dizilmiş halde ve iştah kabartan rayihalar salar şekilde bizlere göz kırpan sandviç ve tostlar, insanın aklını başından alırdı. Kenarda oturanların arasından kıvrak vücut hareketleriyle kendine yol açmaya çabalayan garsonun elindeki yiyeceklere doğru çevrilen işaret parmağım, özelikle anneannem tarafından engellenir ve "yolda yiyelim diye o kadar nevale hazırlandı, bunlardan sebeplenmeyip de, balıklara yem olsun diye denize mi dökelim hepsini? Günah değil mi paramıza?" şeklinde ekonomik kaygılar taşıyan ve hafif yollu duygu sömürüsüyle örülü cümlelerine kanmış gibi yaparak başımı öne eğer, ama yine de bir şeylere imrenmiş her çocuğun gösterdiği o klasik inatla hevesimden vazgeçmeyerek, teyzemin bana doğru uzattığı içi katı yumurta ve beyaz peynirle tıka basa doldurulmuş çeyrek ekmeği memnuniyetsiz bir edayla elimin tersiyle itip, hafif bir tornistanla babama yanaşırdım.

Rahmetli kıyamazdı bana. Diğerleri de kıyamazdı ama, babama istediğimi daha bir rahat yaptırırdım. Hafif yollu bir yalvarma ve üzüntülü dudak bükme girişiminin hemen ardına ustalıkla ilave edilen belli belirsiz bir surat asma tribinden sonra nihayet isteğim yerine getirilir, tepeleme halde birbiri üzerine istiflenmiş sucuklu sandviçlerden en altta olanı özenle çekilerek (çünkü en altta bulunanın her daim en sıcak halde beklediği ve tozdan-kirden de en az şekilde etkilenmiş olduğu varsayımı bizimkilerce kabul edilirdi) elime tutuşturulur, ben de buna mukabil tadına doyum olmayan ve günlerden beri gözümde tüten ılık sandviçimi kenarından gıdım gıdım ısırarak yemeye koyulurdum. Bu sayede neredeyse Ortaköy'den Kandilli'ye, Vaniköy'e kadar bu tadı uzun süre damaklarımda hisseder, bundan da pek keyif alırdım. Tost ziyafeti, Hisar yolculuklarına mahsus şahsıma tanınan bir ayrıcalıktan ziyade, aslında yolda uslu oturmam mukabilinde bana ödül niyetine sunulan günün bonusu, özel istihkakımdı.

Boğaz'ın bazı iskeleleri, bizlerin ve diğer yolcuların gözünde sabıkalıydı.



Anadoluhisarı vapuru.

Vaniköy, Bebek, Çubuklu gibi iskelelere yanaşan vapurlar, yeni yetişmekte olan gençlerin kaşla göz arasında küpeştelerine tırmandıktan sonra denize atlama gösterilerine sahne olurdu çünkü... Bilhassa sözünü ettiğim iskelelere rampa edildiği anda, sahilde bekleyen mayolu 5-6 genç, görevlilerin uyarılarına aldırmadan koşturur, kıç tarafından alelacele vapura tırmanır, ikinci kat hizasına gelince de kendilerini aşağıya bırakır, havada birkaç takla attıktan sonra ya balıklama ya da çivileme şekilde suya dalarlardı. Tabii, denizle temas ettikleri anda da o kaçınılmaz meşhur Arşimed prensibi devreye girer ve dalan gencin hacmi kadar taşırdığı su kütlesi, yoğun şakırtılar eşliğinde vapurun kenarında oturanların üzerine sıçrayarak onlarca kişinin mecburi deniz banyosu yapmasına sebep olurdu. Tam o anda bir vaveylâ yükselir; erkek yolcuların sinirli bağırışları, kadınların telaşlı çığlıkları, küçük çocukların korkulu âvâzeleri ve görevlilerin su sıçratan bu yaramazları azarlama sesleri birbirine karışırdı.

Bizimkilerinse bu salvolara daha evvelden hazırlıklı şekilde gardlarını aldıktan sonra, tam o esnada geriye çekilerek bu ani baskını ustalıkla bertaraf ettikleri kanıksanmış manevraları sayesinde, sıçrayan tuzlu sulardan etkilenme hadisesi, olabilecek en az hasarla (!) atlatılırdı. Anneannemse teyzem, annem ve babam kadar çevik olamadığı için, maalesef aramızda en çok su yiyenimiz olurdu. Belki de kadıncağızın vapur yolculuğunu sevmemesinin nedenlerinden biri de buydu.

Aralarında anneannemin de bulunduğu yaşlı kadınlar üzerlerindeki ince pardesülerini alelacele çıkartarak vapurun kenar korkuluklarına asıp güneşte kurumaya bırakır, kaptanlar ise vapurla rıhtım arasındaki daracık alanda sıkışıp kalan bu mayolu güruhun bir an önce tehlikeli bölgeden ayrılması için uzun uzun düdük çalar, gemi bağladığı iskeleden bir türlü ayrılamadığı için bacasından çıkan ve ortalığı kesif bir şekilde kaplayan dumandan göz gözü görmez olur, yani durduk yerde küçük çaplı bir kriz yaşanırdı. Neden sonra ortam yatışır, vapur iskeleden halat çözer ve bir diğer Boğaz köyüne doğru yola koyulurdu. Tabii ki, yanaşılan öbür iskelelerin bazılarında da aynı yaramazlık (!) tekrarlanır; bu durum *Vaniköy, Emirgân, Çubuklu, Sarıyer, Beykoz* ve *Kavaklar*'a kadar sürer giderdi.

Camları zangır zangır titreyerek bir sonraki iskeleye doğru rotasını çeviren vapurumuzun, çalındıktan beş on saniye sonra karşı kıyılarda yankılanarak bize geri dönen kendine has tiz bir düdüğü olurdu. Yolda ara ara boğuk seslerle istim salan geminin önüne aniden bir mavnanın ya da bir sandalın çıkmasını ve uzun uzun düdüğünü öttürmesini beklerdim umutla (Çocuk aklı ve hainliği işte. Sırf beş-on saniyeliğine düdük sesi işitmek uğruna, belki de küçük çaplı bir kaza yaşanmasının dahi umursamazca hayal edildiği dönemler.)

Yaklaşık beş yüz kişilik vapur ahalisinin canını tehlikeye atma bahasına, hiç de arzu edilmeyecek şeyler kuran çocuk dimağım, gayretle iskeleye koşturmalarına rağmen vapuru son saniyede kaçıran yolculara üzülmeyi de ihmal etmezdi diğer taraftan... İnenler ve binenler sona erdikten sonra vapur tam halatlarını çözüp ayrılacakken, geciken ve kan ter içinde iskelenin kapısına koşturan son yolcuların da görevli memur tarafından insafa gelerek buradan geçirilmelerine ve vapura binmelerine vesile olmasını isterdim. Hani sıklıkla karşılaşırız, veyahut da başımıza gelir ya; kapıya 2-3 adım kala görevli yüzünü ekşiterek sertçe sürgüyü kapatıverir. Bomboş salonda metalik bir "dinngg" sesi yankılanır. Son bir gayretle kapının parmaklıklarını tutarsınız. Kulağınıza inanamaz, geçişinizin hakikaten engellenmiş olup olmadığını bir de el yordamıyla ve bizlere özgü klasik bir hareketle sarsalayarak test eder, adeta emin olmak istersiniz. Görevliyi uzaktan görüverince size adeta şaka yapmak istediğine sanki kapıyı kapatır gibi yapıp aslında kapatmadığına inandırmak istersiniz kendinizi birkaç saniyeliğine... İşte, bu keyifsiz durumu hiç kimsenin yaşamamasını ister, son bir ümitle atak yapan seri sonu yolcularla birlikte ben de oturduğum yerde bacaklarımı gerer, koşmaya çabalardım adeta...

Yol üzerindeki bazı iskelelerden aktarma yapmak da mümkündü. Mesela Vaniköy, Bebek, Kandilli aktarma iskeleleriydi ayrı zamanda. Kuvvetlice tıngırdatılan uzunca bir çan sesi eşliğinde "Aktarmalar Vaniköy'deeen!" benzeri uyarıları sıklıkla işitmeniz mümkündü.

Kandilli burnu dönüldükten sonra ileride, masmavi erguvanların arasından Rumelihisarı'nın heybetli burçları görünmeye başlayınca bizimkiler hafif yollu toparlanmaya koyulur, oturan yolcuların arasından izin isteye isteye sürme iskelenin verileceği çıkış mahalline doğru hareketlenirdik. Hisar'ın ahşap ve kısmen deforme olmuş yamuk iskelesine yanaşmamızla birlikte vapuru bir an evvel terk etmek için telaşlı bir koşuşturma içine girerdik. Çünkü maazallah burada inemez isek, bir sonraki uğrak genellikle Boğaz'ın karşı sahilindeki Anadoluhisarı (Güzelcehisar) olur ve başka bir vapura binerek tekrar karşı kıyıya, Hisar'a geçmemiz icap ederdi. Hatta, çok daha küçükken, altmışlı yılların sonunda Hisar İskelesi'nde yaşanan böyle bir hengâme esnasında, bizimkilerin gereksiz telaşesi yüzünden, sürme iskelenin üzerinden koşturmaya çabalarken bağcıkları gevşeyen ayakkabılarımdan birini kazayla denize düşürerek zayi ettiğimi de anlatır bizimkiler.

Vapurdan indikten sonra, iskelenin hemen karşısındaki mozaik parke döşeli dik yokuşu tırmanır ve büyük teyzemlerin yolun bitiminde kârgir evine varırdık. Mesrure teyzemin beyi rahmetli Abdülbâki eniştem, onlara gittiğimiz vakit radyonun üzerinde duran tahtadan kocaman vapur maketini alıp elime tutuşturur, günboyu bana zimmetlerdi. Kocaman diyorum ama, aslında taş çatlasa hepi topu kırkbeş-elli santim boyunda ahşap, şirin bir bibloydu. O vakitlerse gözüme pek havaleli görünürdü. İki katlı, üzerine kuş kafesi benzeri minik bir kaptan köşkü oturtulmuş, köşkün hemen bitişiğindeki sarı-beyaz renkli bacasının her iki yüzüne çift çapalı birer şehir hattı logosu raptedilmiş, üst arka güverte küpeştelerine yapıştırılan küçük yuvarlak kâğıtlarla kırmızı bantlı can simitleri havası verilmiş, sarı incecik iki direği birbirine misinayla tutturulmuş, su kesimine kadar beyaza boyanmış, buradan aşağısıysa koyu yeşil zarif bir kuşakla çevrelenmiş, altı düz, işinin ehli bir zanaatkârın elinden çıktığı her halinden belli, harikulade bir şeydi. İsmi de "Hisar"dı. Yalnızca Hisar... Benim içinse misafirliğimizin vazgeçilmeziydi.

Daha kapıdan girmemizle birlikte yanına koşarak gözümü "Hisar"ın üzerine diker, ev sahibinin vapurumla olan muhabbetime bir an önce aracılık etmesini beklerdim sabırsızlıkla. Onlar da bu ilgimi, alakamı bildikleri için daha hoşgeldiniz faslı tamamlanmadan "Hisar"ıma kavuştururlardı beni. (Boğaziçi sakinleri arasında bir gelenektir: Her iki kıyıda karşılıklı şekilde inşa edilen ve aralarında yalnızca altı yüz doksan sekiz metrelik bir mesafe bulunan hisarlardan Asya tarafında olanı "Anadoluhisarı" ya da "Güzelcehisar" olarak isimlendirilirken Avrupa cihetindeki de "Rumelihisarı" veyahut "Boğazkesen" şeklinde bilinmesine rağmen, halk arasında genellikle sadece "Hisar" olarak zikredilir. "Rumeli" öneki pek kullanılmaz. O yöreye mahsus, orijinal bir kullanımdır. Tıpkı Emirgân'a yıllar yılı asıl adının kökeni olan

Mirgün denilmesi gibi. Muhtemelen maketi imal eden zat da, söz konusu detayı ön plana çıkaracak şekilde bu ismi vermiş olmalıydı.)

Yukarıdan denize bakan geniş oturma salonunun ortasına serili el dokuması halının etrafındaki bordo renkli dokuma çerçeve benim için kıyı olurdu, ortası da deniz. Misafir terliklerini ters çevirip bu çerçeve üzerine farklı aralıklarla dizerek kendimce iskeleler meydana getirir, sonra da elimle "Hisar"ı iterek, sırasıyla terlikten iskelelerime uğratırdım. Vapurum, belki de onlarca defa rengârenk terlikler arasında ring seferi yapar, çocuk hevesiyle kurduğum bu seyrüsefer oyununa gün boyu eşlik ederdi. Enişte bey bana bakıp, "Bu çocuk büyüyünce kaptan olacak zahir" dese de, vapurlara olan ilgim zaman içinde amatör araştırmacılıktan öteye gidemedi maalesef...

Yol boyunca rast geldiği hemen her Boğaziçi köyüne sektirmeden uğrayan Kavak Postası'nın tekmil iskeleleri arasında yera lan *"Vaniköy"*, *"Rumelihisarı"*, *"Tarabya"*, *"Yenimahalle"* günümüzde artık yok... Ondokuzuncu asrın ortalarından itibaren hizmete konulan ilk vapur seferlerinin uğraklarından biri olan ve bir buçuk asra yakın bir süre hizmet veren kadim "Rumelihisarı" iskelesi,[1] 6 Ocak 1982 günü, artık bir daha açılmamak üzere kapatıldı. Bu saydığım ve aklıma gelmeyen daha birçok eski iskelemiz, bir avuç vapur meraklısı haricinde çoktan unutulup gitti. Zaten bugün yine var olsa bile, artık Hisar'da ziyaretine gidebileceğimiz ne büyük teyzemiz kaldı hayatta, ne enîştemiz, ne de tüm endamıyla ayaklarımızın altına serilen Boğaz'ı, taze, bizim için henüz demlenmiş çaylar ve baş döndürücü çiçek kokuları eşliğinde balkonundan seyre koyulduğumuz o eski ve iki katlı latif ev...

Yine de günümüzde letafetinden birşey kaybetmemekte direnen "Hisar", ne zaman ismi zikredilse, geçmişe dair hatıraları aklımıza getirerek ziyadesiyle burnumuzun direğini sızlatıyor. İstanbul'un her yeri güzeldir, ama laf aramızda, "Boğaziçi ve Hisar, bir başka güzeldir!"

1 Tarihte, İstanbul sularında kullanılan ilk vapur tarifesi şöyleydi: Hicri 29 Cemaziye'l-Âhir 1267 (1 Mayıs 1851) günü Takvim-i Vekayi (Resmî Gazete)'de yayınlanan ilk tarife: "Padişah'ın sayesinde Boğaziçi'ne gidip gelmek isteyenler için bir vapur tahsis edilmiştir. Vapur akşamları alaturka saat ile 11:00'de İstanbul'dan kalkacak, uğrayacağı yerlere uğradıktan sonra geceleyin İstinye'de yatacak. Sabahleyin alaturka saatle 04:00'de hareket edip, yine önceki yerlere uğrayarak İstanbul'a inecektir. Eminönü-Kandilli ve Eminönü-Kayalar (Rumelihisarı): Kişi ve uşağı dahil olmak üzere aylık 250 kuruş, Eminönü-İstinye ve Eminönü-Kanlıca: Kişi ve uşağı dahil olmak üzere aylık 300 kuruş. Vapurlar Yeni Köprü'nün İhtisap (Eminönü) tarafından hareket edeceklerdir. Güzergâhı: Eminönü-Rumelihisarı-Kanlıca-Kandilli-Boyacıköy-İstinye."

Boğaziçi yalıları ve Boğaziçi vapurları

MUSTAFA NOYAN

İstanbul Boğazı, kuzeydoğu ve güneybatı doğrultusunda uzanarak, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan; oluşan geçitle İstanbul şehrini Avrupa Rumeli yakası ve Asya Anadolu yakası olmak üzere iki kısma ayıran su yoludur.

Boğaz'ın kıyıları tarih boyunca değişik uygarlıklara yurt olmuş, önce Yunanlı koloniciler ardından da Romalıların Tarihî Yarımada'da yerleşmeleriyle birlikte gelişmiştir. Boğaziçi, Bizans İmparatorluğu döneminde ancak küçük balıkçı köyleri ve manastırların bulunabileceği, cennet görünümlü bakir bir bölgedir.

Bizanslılar, buraya inek ya da öküz anlamına gelen "bous" ve yol, geçit anlamlarına gelen "poros" adlarının birleştirilmesiyle türetilmiş "Bosporos "adını vermişlerdir. İsmin kökeni Yunan mitolojisinde baş tanrı Zeus'un nehirler tanrısı İnahos'un kızı İo isimli güzele âşık olması üzerine, eşi Hera'dan gizlice onunla birlikte olmaya başlaması ve Hera'ya yakalanmamak için kendisini bir buluta, İo'yu ise bir ineğe çevirmesiyle devam eden hikâyeye dayandırılır. Zeus'a inanmayan Hera, ineği hediye olarak eşinden ister, Argos Panoptis adlı canavarın gözetimine bırakır; ancak Zeus, Hermes'i yollayıp Argos'u öldürtür. Bunun üzerine Hera, ineğe dönüşmüş İo'yu sürekli rahatsız etmesi için ona bir sinek musallat eder; sinekten kurtulmak için var gücüyle koşan İo Boğaz'a geldiğinde kendini Boğaz'ın sularına bırakır ve bu engeli yüzerek geçer. Kıyıya çıktığı yerde Keroessa adında bir kız çocuğu doğurur ve bu kız büyüdüğünde denizler tanrısı Poseidon ile evlenerek Byzas adında bir oğlan dünyaya getirir. Bu çocuk doğduğu yerde kendi adını verdiği Byzantion kentini kurar. Bu mitolojik öykü İstanbul şehri ve Boğazi-

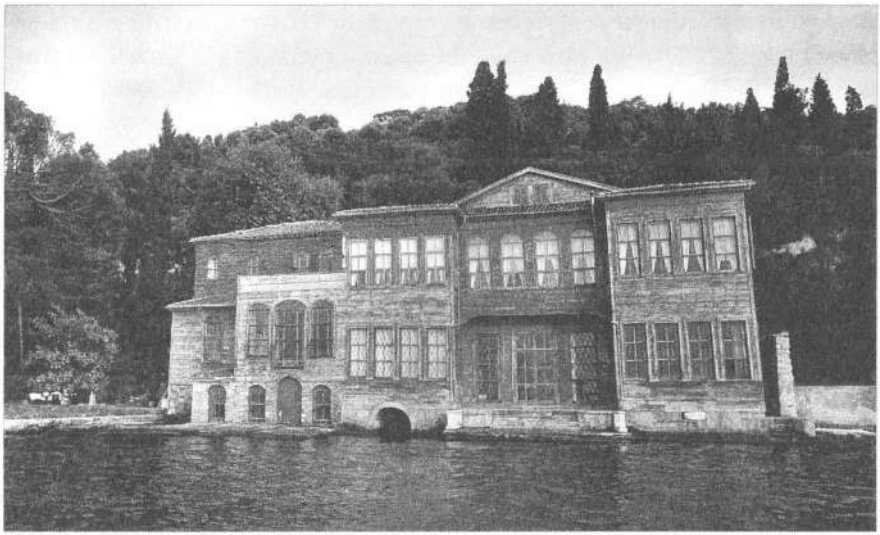
çi'nin ilk isimlerinin kökenini hazırlar. İstanbul Boğazı'nın ismi eski Türk kaynaklarında Halîc-i Bahr-i Rûm (Marmara Denizi Boğazı), Halîc-i Bahr-i Siyâh (Karadeniz Boğazı), Halîc-i Konstantiniyye (Konstantiniye Boğazı), Merecü'l Bahreyn veya Mecma'ül Bahreyn (İki denizin birleştiği yer) gibi adlarla anılmıştır.

1800'lü yıllara kadar insanlar Boğaziçi'nde bir yakadan diğerine kayıklarla taşınıyordu. 1837 yılında biri İngiliz, diğeri Rus iki şirket Boğaz sularında buharlı vapurlar çalıştırmaya başladılar. Özellikle yaz sezonunda mesire yerlerine, ayazmalara, çayırlara akın eden İstanbullular bu vapurlara rağbet etti. Yabancı sermayeli bu vapurlar bir süre işledikten sonra Osmanlı yönetimince yasaklandı ve dönemin deniz ulaşımından sorumlu Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu. İdare *Hümaperva*z adındaki ilk vapurunu Boğaziçi'nde hizmete soktu ve böylece Boğaz sularını hareketlendirmiş oldu. Bu dönemde Boğaz semtlerinin nüfusu arttı.

1850'li yıllardan itibaren Osmanlı padişahları da saraylarını Tarihî Yarımada'dan Boğaz'a taşıdılar. Önce Dolmabahçe Sarayı tamamlandı, Sultan Abdülmecid döneminde yerleşildi, ardından Çırağan Sarayı, Kuleli Sarayı, Beylerbeyi Sarayı ve Yıldız Sarayı inşa ettirildi. Osmanlı padişahlarını önce yüksek rütbeli devlet adamları takip etti ve Boğaz'ın her iki yakasında paşa yalıları görülmeye başlandı.

Osmanlı padişah ve devlet adamları Boğaziçi sahillerini de Beylerbeyi Hamidievvel, Ortaköy Mecidiye gibi camilerle donattılar, her caminin etrafında köy ve semtler oluştu. Kıyılarda saraylar, yalılar, sahilhaneler, iç kısımlarda tepelerin eteklerinde köşkler, konaklar çoğaldı. Ancak Boğaz semtlerine düzenli bir yol yoktu. Kıyının hemen gerisinde tepelere doğru yükselen, çınarlarla, servilerle donanmış, yemyeşil bir tabiat vardı. Boğaz köylerine ulaşımın tek yolu denizden kayıklar, çektiriler ya da küçük yelkenlilerdi. Zaten bu görkemli yalıların da kendi deniz vasıtaları, kendi kürekçileri vardı. Vezirlerin beşer çifte, bala ricalinin dörder, ula evvelin üçer, ula sanisi ve mütemayizlerin çifte kürekli kayıklarla gidip gelmeleri usuldendi. En uzun sandallar sadece padişahlara mahsustu.

Vapur ve sefer sayısındaki yetersizlik nedeniyle Mustafa Reşit Paşa, Keçecizade Fuat Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa'nın önayak olmalarıyla, yalnızca deniz taşımacılığıyla ilgilenecek bir şirket kurulması teklif edildi. Teklifin onaylanmasıyla 1851 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye kuruldu. 95 yıl boyunca Boğaziçi'nin iki yakasını birleştiren Şirketi-i Hayriye'nin büyüklü küçüklü onlarca vapuru oldu. Kimilerinin güverte ve kaptan köşkleri açık, kimilerinin üstü örtülü, kimileri siyah kimileri beyaz boyalı, bazıları yandan çarklı, bazıları tek veya çift uskurlu, bazıları ahşap, bazıları sac ağırlıklı malzemeden olan bu vapurlara hal-



Ostrorog Yalısı (Fotoğraf: Ara Güler).

kın da çok hoşuna giden, birçoğu devrin çocuklarına isim olarak da verilmiş özel adlar kondu.

Şirket-i Hayriye vapurlarından en meşhurları öncelikle semt isimli olan *Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane, Beşiktaş, İstinye, Kandilli, Beykoz, Anadolu, Kabataş, Galata;* ardından *Bahariye, Asayiş, Seyyar, Terakki, Sürat, Tayyar, Azimet, Rahat* ve *Selamet;* bunları takiben dünyanın ilk araba vapurları olan *Suhulet, Sahilbent;* arkalarından gelen *Meymenet, Refet, Meserret, Nusret, Gayret, İşgüzar, İhsan, Neveser, Rehber, Metanet, Resanet, İntizam, Resan, Rüçhan* vapurlarıydı.

Yandan çarklı vapurları uçkurlular izledi, bunlara da *Tarz-ı Nevin, Dilnişin, Hale, Seyyale, Süreyya, Şihap, İnşirah, İnbisat, Nimet, Sultaniye* gibi isimler verildi. Son dönemde semt isimleri yine revaç buldu. *Sütlüce, Küçüksu, Sarayburnu, Boğaziçi, Kalender, Güzelhisar, Üsküdar, Rumelikavağı, Altınkum, Sarıyer* gibi isimler tercih edilirken, bazı vapurlar *Halas* gibi çok özel tarihî isimler de aldı. Her biri senelerce şehrin önemli olaylarına ev sahipliği yaptılar, her İstanbullunun hatıralarında önemli bir yer edindiler. Zaten Şirket-i Hayriye vapurları ilk hizmete girdiklerinde de İstanbullular için özel bir yere sahipti. İstanbul'un ileri gelenleri aylık büyük paralar ödeyerek vapurda müdavimleri oldukları yerleri kendilerine ayırtırlardı.

Boğaz'ın iki yakasında çok sayıda irili ufaklı iskele vardı, ama bunlara vapur yanaşamazdı. Vapur uğrayacağı köyün önünde uygun derinlikte duruyor, yolcular sandallarla, kayıklarla gelerek vapura çıkma savaşı veriyorlar-

dı; sonraları uygulama değiştirilerek, vapurlara ancak iskelelerden binilmesi kararı verildi. İskelesi olan köylerin ulaşımı rahatladı, ama iskelesi olmayan yerlerde çözüm daha geç bulundu. Vapurlar uygun bir yalının rıhtımına yanaşacaktı!

19. asrın ilk yarısında Rumeli yakasında, Galata Balıkpazarı, Karaköy Kapısı, Mumhane, Eğri Kapı, Galata su ve şarap iskeleleri, Tophane, Tophane Kebir İskelesi, Çavuşbaşı, Sirke, Debbağhane, Kireç Kapısı, Salıpazarı, Fındıklı, Hamal İskelesi, Kabataş, Hayrettin Paşa, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Kuyumcubaşı, Arnavut Karyesi, Dereağzı, III. Ahmed İskelesi (Bebek), Kayalar (Rumelihisarı), Mirgün (Emirgan), Çarşı, Ekmekçi, Yeniköy, Simitçi, Köybaşı (Kalender yakını), Köprübaşı, Tarabya, Yukarı Mahalle, Hamam ve Mesarburnu (Sarıyer) iskeleleri bulunuyordu. Anadolu yakasında Haydarpaşa, Salacak, Balaban, Üsküdar Büyük İskele, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Havuz İskelesi, Çengel Karyesi, Kandilli, Bahai Körfezi, Kanlıca, Beykoz, Hünkar İskelesi, Çarşı ve Anadolukavağı iskeleleri faaldi. Anılan iskelelere ilave olarak her iki kıyıda da "aralık iskelesi" denen çok sayıda küçük iskele vardı ki, bunlara su iskelesi, salhane (mezbaha) iskelesi gibi özel amaçlı olanları da eklemek gerekir.

Bazı iskelelerde vapurlar vakit kaybeder, genellikle de yolculardan şikâyet alırmış. Rivayet olunur ki Çengelköy, Kuzguncuk ve Beylerbeyi istikametine çalışan vapurun sık sık varış yerine gecikmesi üzerine Şirket-i Hayriye Müdürü olan Hüseyin Haki Bey vapur kaptanı olan Ömer Efendi'yi huzura çağırır ve bu gecikmenin hesabını sorar. Aldığı cevap şu şekildedir:

> Muhterem Müdürüm, malumuâliniz Çengelköy'ün zerzevatı, Kuzguncuk'un haşeratı, Beylerbeyi'nin teşrifatı derken zamanında varacağımız yere gitmek mümkün olmuyor!

Müdür Hüseyin Haki Bey kızgınlıkla "bu ne demek oluyor," diye sorunca Ömer Kaptan:

> Efendim, Çengelköy'de çok güzel zerzevat yetişir ki semt eşrafı bunu eşe dosta götürmek için vapura taşıyıncaya kadar hayli zaman geçiyor. Kuzguncuk ise affedersiniz ne kadar toplama insan ki aralarında her türden adam var semte doluştuğu için yerliler onlara 'haşerat' diyorlar! Onlar da kavga gürültü etmeden vapura binmiyorlar!
>
> Ancak en büyük mesele Beylerbeyi teşrifatında, zira kadınıyla erkeğiyle o kadar nazik ve kibarlar ki vapura binerken herkes birbirine 'buyurunuz efendim, önden buyurunuz canım efendim' diye kenara çekiliyor, lakin karşısındaki 'olmaz efendim bendeniz zatıâlinizin önünden nasıl geçerim, rica ederim siz önden buyurunuz' diye karşılık verirken zaman geçiyor. Bir de arka-

dan gelen en az elli kişinin de aynı protokolü gerçekleştiğini düşünün efendim, tabii zaman da bu nezaket faslıyla beraber geçip gidiyor.

Ömer Kaptan'ın bu ifadesi üzerine Hüseyin Haki Bey soruşturmasını tatlıya bağlar.

İşte bu anekdotla hatırladığımız kibar beyefendilerin, nazik hanımların yaşadığı şık yalılar Boğaziçi'nin ziynetleri konumundalar. Son dönemde oldukça yaygınlaşan Boğaz turlarında da özellikle bu yalılar dikkat çekiyorlar. Devam ederken Boğaziçi'nin Anadolu yakası sahilinden bazı yalılar hakkında kısa bilgilerle hatıralarımızı uyandıralım.

Fethi Ahmet Paşa Yalısı: Avrupa'da çeşitli görevlerde bulunduktan sonra İstanbul'a yerleşen Fethi Ahmet Paşa, Pembe Yalı olarak ismi geçen Kuzguncuk'taki yalısını en nadide eserler, billur camlar, çeşmi bülbüller ile zevkle döşemiş, zaman zaman da onarmıştır. Sultan Abdülmecid'in kız kardeşi Atiye Sultan ile evlenince yalıyı terk eden Paşa, on yıllık evliliğinden sonra eşini kaybedince tekrar yalısına taşınmış, 1854 senesinde ölene kadar, taş temeller üzerine yer yer tuğlaların da kullanıldığı ahşap mimariye sahip bu yalısında yaşamıştır.

Debreli İsmail Paşa Yalısı: Beylerbeyi Camii'nin hemen yanında bulunan yalı 1778 yılında Türk barok mimarisi tarzında inşa edilmiştir. 1890'lardaki orijinal planları mimar Alexandre Vallaury'e ait olan yalı 1980'li yıllarda Beylerbeyi Camii'ne de sıçrayan bir yangına kurban gittikten sonra yenilenmiştir. Halen Bosphorus Palace ismiyle özel konaklama tesisi olarak hizmet vermektedir.

Hasip Paşa Yalısı: 19. yüzyılın ikinci yarısında neo-klasik/neo-barok tarzda inşa edilmistir. Dünyanın en güzel şehri İstanbul, İstanbul'un en güzel yeri Boğaziçi, Boğaz'ın en güzel semti Beylerbeyi, Beylerbeyi'nin en güzel yalısı Hasip Paşa Yalısı olarak bilinir.

Kalkavan Yalısı: Bereket Şah'ın eşi Esra Bereket'in yaşadığı, Beylerbeyi'ni süsleyen bu güzel yalının ilk ismi Mabeynci Faik Bey Yalısı'dır. Oxford mezunu iş adamı Nazım Kalkavan ve eşi Nuyan Hanım bu yalıda birçok ünlüyü konuk etmiştir. Yalı 1964 yılında çekilmiş meşhur sinema filmi "Topkapı" için de kullanılmıştır. Melina Mercouri ve Peter Ustinov'un başrollerini paylaştığı bu filmde hırsızlar Topkapı Hançeri'ni çalmaya çalışıyorlardı. 1965 yılında "Hıçkırık" filmi de bu yalıda çekildiğinde ailenin küçük kızı Billur Kalkavan üç yaşındaydı.

Sadullah Paşa Yalısı: En eski klasik ahşap yalılardan biridir. Ortadaki oval salondan sekiz kuçük odaya geçilen geleneksel Osmanlı yalı mimarisinde yapılmıştır. Yalı ünlü sanat tarihçi Emel Esin'e aittir. Bir zamanlar Ayşegül Tecimer kiracısı olmuştur.

Mahmut Nedim Paşa Yalısı: Viyana Buyükelçiliği, valilik ve sadrazamlık yapmış olan Mahmut Nedim Paşa, Rus yanlısı politikaları dolayısıyla Nedimof olarak tanınmıştı. Yaptırdığı yalı da bu yüzden Rus mimarisinden izler taşır. Yalı Cumhuriyet döneminde Paşa'nın torunları tarafından Kızılay'a bağışlanmış, Hemşireler Yurdu olarak kullanmıştır. Yalının son sahibi Yalçın Sabancı'dır.

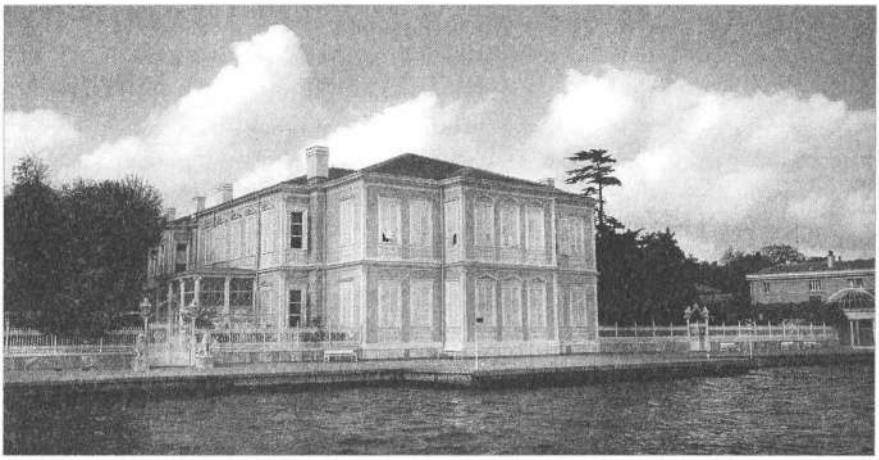
Recaizade Yalısı: 19. yüzyılın ünlü yazar ve müzisyeni Recaizade Mahmut Ekrem Bey'in doğduğu ve çocukluğunu geçirdiği yalıdır. Bu yalı ve yanındaki iki katlı Kadın Efendi Yalısı Süleymangil Ailesi tarafından restore edilmiştir. Hemen yanlarında bulunan küçük, şirin, beyaz pancurlu yalı Melek Hanım Yalısı olarak da bilinen Fazıl Bey Yalısı'dır.

Suna Kıraç Yalısı: Sedad Hakkı Eldem tarafından tasarlanan yalı 1965-1966 yılları arasında varolan bir yapının temelleri üzerine inşa edildi. Vaniköy İskelesi'nde, mevcut bir binanın duvarlarından yararlanılarak inşa edilen yalının, mimarının iddiasına göre Vaniköy Camisi'nin yanında olması nedeniyle genel görünüşü ve kütlesi bakımından özel bir durumu vardır. Bahçesine bir yüzme havuzu, havuz pavyonu ve büyük bir limonluk inşa edilmiş, bahçe yolları mermer şeritler arasında tuğlayla kaplanmıştır. Mutfak ve şömine bacaları bahçe tarafında iki kuvvetli çıkıntı oluşturmuş, duvarlarda eski taşıyıcılar kullanıldığından açıklıklar sınırlı kalmıştır.

Edip Efendi Yalısı: İlk sahibi Muammer Paşa olup ondan Kani Paşa'ya geçmiş, 1887'de çok beğenilen ve saygı duyulan bir hükümet görevlisi olan Edip Efendi tarafından satın alınmış, ancak sahibi bundan sadece bir sene sonra ölmüştür.

Kıbrıslı Yalısı: 64 metrelik bir sahile sahiptir. İlk sahibi, Sultan 3. Selim'in sadrazamlarından Mehmet İzzet Paşa'ymış. İzzet Paşa'dan oğullarına, onlardan da 19. yüzyılın parlak devlet adamlarından Kıbrıslı Mehmet Emin Paşa'ya intikal etmiştir. Paşa, üç farklı padişaha sadrazamlık ve Rusya büyükelçiliği yapmıştır. Birbirine bitişik üç ev gibi duran Kıbrıslılar Yalısı, büyük bir yazlık divanhane, yani salon olarak planlanmış, Mehmet Emin Paşa ve torunları zamanında da Boğaziçi'nin en meşhur yalılarından olmuştur. Zamanında siyaset ve edebiyat dünyasından ünlü isimlerin uğrak yeriydi. Yahya Kemal, Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Refik Halit Karay buranın müdavimlerindendi. Yalı günümüzde üçe ayrılmış durumdadır. Ortadaki kısım ailenin torunlarına ait iken, sol kısmında Halis ve Alev Komili ailesi, sağ kısımda Ömer Üründül ailesi yaşamaktadır.

Kont Ostrorog Yalısı: Polonya doğumlu, şeriat hukukunun Batılı uzmanı, Osmanlı devletinin hukuk danışmanı Leon Ostrorog, burayı 1904'te almış, kendi ismiyle anılmasını sağlamıştır. İri dallar ve yaprak kabartmalı mermer kapıdan girilen yalı günümüzde Rahmi Koç Ailesi tarafından kullanılmaktadır.



Sait Halim Paşa Yalısı (Fotoğraf: Ara Güler).

Abud Efendi Yalısı: 1900'lerin başında Abud Efendi tarafından satın alınmış olan yalı, Ermeni mimar Garabet Balyan imzalıdır. 1920'li yıllarda İstanbul sosyetesinin önemli fertlerinden olan Abud Efendi'nin kızı Belkıs'ın dillere destan düğünü bu yalıda yapılmıştır. Son yıllarda dizilerde mekân olarak adından söz ettirmektedir.

Komodor **Remzi Bey Yalısı:** Yıldırım Beyazıt tarafından 1395 senesinde yaptırılan Anadoluhisarı önünde bulunan yalı, 1917 yılında inşa edilmiş, daha sonra General Mumtaz Aktay'a satılmıştır. Ünlü arnatör Ali Sohtorik'in kızı ve Erdal İnönü'nün eşi olan Sevinç İnönü yalının 1970 yılından beri sahibidir.

Nuri Paşa Yalısı: Abdülhamit'in subaylarından biri olan Nuri Paşa 1895 yılında yaptırmıştır. Binada uzun yıllar Rahmi Koç yaşamış, Koç Kont Ostrororg Yalısı'na taşınınca bu yalıda oğlu Mustafa Koç ikamet etmeye başlamıştır. Nuri Bey'in ressam olan oğlu Hami, yandaki yalının sahibi olan Marki Necip'in kızıyla kaçmıştır.

Marki Necip Bey Yalısı: Aliye Hanım'la evlenebilmek için Müslüman olan Fransız asilzadesi Necip Bey'e ait olan yalının arkasında bulunan kuleli bina Necip Bey'in kışlık köşküdür. Demirören ailesine ait olan yalı 1983'te bir yangın sonrası restore edilmiştir.

Zarif Mustafa Paşa Yalısı: Boğaz'daki en eski ikinci bina, Sultan II. Mahmut'un kahvecisi olan Kani Bey tarafından 1800'lerde satın alınmıştır. İlk yapıldığında Harem, Selamlık ve Kayıkhane bölümlerinden oluşan ve bugünkünden üç kat daha büyük olan yalı, 1848 yılında Zarif Mustafa Paşa'nın mülkiyetine geçmiş, 1992 yılna kadar da aynı ailenin fertleri tarafından kul-

lanılmıştır. Yalı eski bir Bizans manastırının kalıntıları üzerinde yer aldığından Ayazma (Kutsal Su Kaynağı) halen binanın bahçesinde bulunmaktadır. Belki de bu yüzden yalının bir hamamı da mevcuttur. Buna ilave olarak binada bir de Sakal-ı Şerif Odası vardır. Yalı Demsa Şirketi sahipleri Cengiz ve Demet Sabancı Çetindoğan ailesinin mülkiyetindedir.

Bahriyeli Sedat Bey Yalısı: Neobarok tarzda 1900'lerin başında Sedat Bey'in dedesi Mustafa Reşit Paşa tarafından yaptırılmıştır. Manolya Yalısı olarak da bilinen yalı 1992'de Işıkoğlu ailesine satılmıştır.

Amcazade Hüseyin Paşa Yalısı: 1699 yılından kalma yalı Boğaziçi'nin en kıdemli yalısıdır. Amcazade Hüseyin Paşa, Köprülü Mehmet Paşa'nın yeğeni ve Fazıl Ahmet Paşa'nın amcasıydı. Mevlevi olan Hüseyin Paşa, Osmanlı İmparatorluğu'nda görev yapan Köprülü ailesinden gelen beş sadrazamdan dördüncüsüydü ve 1697-1702 yılları arasında sadrazamlık yapmıştı. Mermer fıskiyesi, çiçek ve geometrik şekillerle süslenmiş tavanları bulunan yalıdan bugüne kalan yapı, sadece selamlık dairesinin divanhanesini teşkil ediyordu. Yalı Ali Ağaoğlu tarafından satın alınmış ve restorasyonuna başlanmıştır.

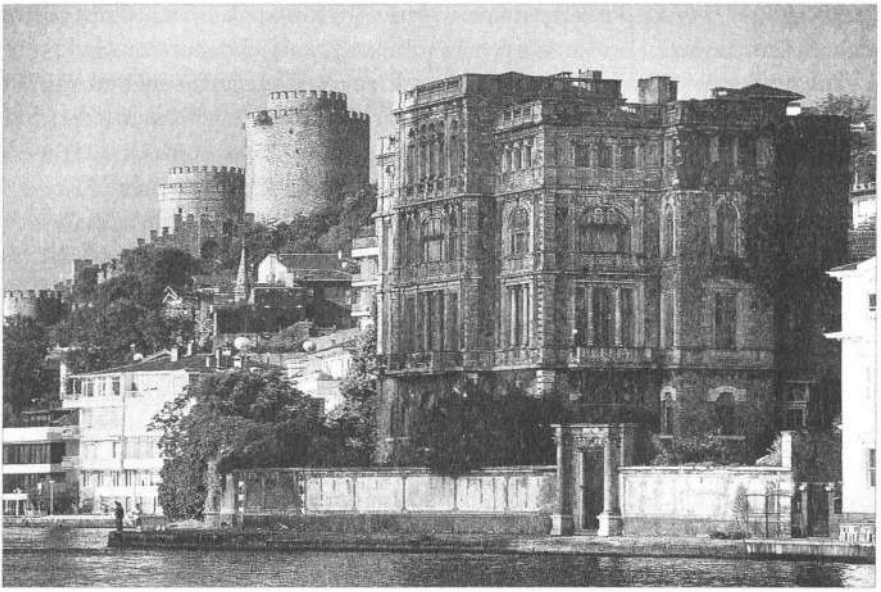
Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı: 1843 yılında Türkiye'nin ilk tıp okulundan mezun olmuş, üç farklı padişahın doktoru, devrin tıbbi kuruluşlarını bizzat denetlemekle görevlendirilmiş Salih Efendi tarafından kullanılmıştır. Hekimbaşı Salih Efendi, botanik meraklısıydı ve yalı 19. asır başlarında ahşap olarak Bağdadi üslubunda inşa edilmişti.

Prenses Rukiye Yalısı: Kocasının ailesi tarafından yüz görümlüğü olarak Mısır Hidivi Abbas Halim Paşa'nın kızı Prenses Rukiye'ye hediye edilmiştir. Arkasında Mihrabad Korusu bulunan yalıyı Türkiye Jokey Kulübü'nden Özdemir Atman 1957'de satın almıştır.

Yağcı Şefik Bey Yalısı: Donanma Cemiyeti kurucusu, hükümet yetkilisi iş adamı Şefik Bey'in 1905 yılında yaptırmış olduğu yalının yerinde daha önce Sultan II. Abdülhamid'in kız kardeşi Cemile Sultan'a ait yalı vardı. Büyük bina haremlik, yanındaki küçük bina selamlık olarak kullanılıyordu.

Sadrazam Kadri Paşa Yalısı: Kadri Paşa, Sultan Abdülmecid'in saray hekimi İsmail Paşa'nın kızıyla evlendiğinde yalıyı almıştır. Günümüzde yalı Kadri Paşa'nın torununun torunu olan Günseli Kuntav Görgün'e aittir. Yalıya 1991 yılında bir gemi çarpmıştır.

Yedi Sekiz Hasan Paşa Yalısı: Osmanlı ordusunda erlikten mareşalliğe yükselebilen nadir isimlerdendir. Okuma yazması zayıf olduğundan ve imzasını yedi ve sekiz rakamından oluşturduğundan bu lakabı almıştır. Sultan Abdülaziz saltanatında Beşiktaş Karakol Komutanı olan ve II. Abdülhamit' i devirmek için Çırağan Baskını'nı deneyen Ali Suavi'yi bir sopayla kafasına vurarak öldüren Hasan Ağa'ya, bu olaydan sonra paşalık unvanı verilmiştir.



Zeki Paşa Yalısı.

Ahmet Rasim Paşa Yalısı: Ahmet Rasim Paşa Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde çeşitli valiliklerde ve 1878 senesinde iki ay İstanbul Şehreminiliği görevlerinde bulunmuş bir devlet adamıdır. 1897 yılında Kanlıca'daki yalısında ölmüştür. Ailesi 1915'te yalıyı belediyeye satmış, bina 1970'e kadar okul olarak kullanılmıştır. Bina 2004 yılından beri Ajia Hotel olarak kullanılmaktadır.

Hadi Bey Yalısı: Manford Evi olarak da geçen 1800'lü yıllardan kalma yalının ilk sahibinin ve mimarının kim olduğu bilinmemektedir. İstiklal Savaşı sonrasında yapılan mübadele hükümlerine göre Avukat Hadi Bey'in Selanik'teki mülküne karşılık bu yalı ile takas edilmiştir. Bundan sonra yalı Hadi Bey Yalısı ismi ile tanınmıştır. Yalı harem ve selamlık olarak iki bölüm halinde ve iki katlı yapılmıştır. Boğaz'a özgü bir renk olan bordo renkli yalı, birbirine simetrik orta salonlu ve onun çevresinde sıralanmış odalardan oluşan bir plan düzenine sahiptir. Yalının cephesinde dikdörtgen söveli altlı üstlü pencereler sıralanmıştır. Ahşap yalının giriş taşlığından sonra merdivenle ikinci kata çıkılmaktadır. Alt katta mutfak, yemek odası ve kiler gibi bölümlere yer verilmiştir. Yalının arkasındaki korulukta bir de küçük seyir köşkü bulunmaktadır.

Rıza Bey Yalısı: II. Abdülhamit dönemine aittir. Boğaz'ın tarihî, büyük yalılarından biridir. Yapıda Osmanlı'nın klasik yalı tasarımı ile Batı'nın deko-

ratif öğeleri bir arada kullanılmıştır. Osman Yargıcı tarafından restore edilen yalı, bugün Boğaziçi Üniversitesi eski rektörü Üstün Ergüder'e aittir.

Ethem Pertev Yalısı: Ethem Pertev Türkiye'nin ilk eczacılarındandır. 1871 doğumlu Pertev Saraylı Hanım Yalısı olarak bilinen bu Art Nouveau tarzı yapının ikinci sahibidir. Ethem Bey öldükten sonra çocukları Aksaray'daki eczaneyi işletmeye devam etmişler ancak yalıyı 1932'de satmışlardır.

Halil Ethem Paşa Yalısı: Sultan II. Abdülhamit'in sadrazamlarından Ethem İbrahim Paşa tarafından yaptırılmıştır. Ölümünün ardından yalı küçük oğlu Halil Ethem Bey'in adıyla anılmaya başlanmıştır. Ethem Paşa'nın bir diğer oğlu da meşhur sanat adamı Osman Hamdi Bey'dir. 19. yüzyıla ait yalı, mimari karakteri hiç bozulmadan korunabilmiştir. Harem bahçesinde Kanlıca Körfezi'nde iken yıkılmış Bahai Yalısı'ndan getirilmiş çok güzel bir selsebili vardir. 1940'ların başında yalıyı ünlü eczacı İbrahim Ethem Ulagay almış ve böylece ilk sahip İbrahim Ethem Paşa'dan sonra bir başka İbrahim Ethem bu yalıya sahip olmuştur. Sonraları Ulagay ailesi de yalıyı bir başkasına satmıştır.

Boğaziçi'ne günümüzde de vapurlarla ulaşmak mümkündür. Genellikle sabah ve akşam saatlerinde yapılan seferlere gün ortasında özel tur seferleri eklenmektedir.

İstanbul'u ve Boğaziçi'ni tanımanın en hoş deneyimi şüphesiz Boğaz turlarıdır. Bugünlerde en rahat Boğaz turlarını İstanbul Büyükşehir Belediyesi kuruluşu Şehir Hatları İşletmesi ve Turyol Deniz Motorları Kooperatifi düzenlemektedir. Eminönü, Üsküdar, Kadıköy, Beşiktaş ve Ortaköy kalkışlı düzenli turlar yapılmakta, hafta sonlarında Avcılar ve Bostancı gibi çevre yerleşim yerlerinden de hareket eden Boğaz turları düzenlenmektedir. Birçok özel turizm acentesi ve organizasyon şirketinin özel teknelerle düzenledikleri rehberli turlarla, yerli ve yabancı misafirler bilgilendirilmekte, bazen de düğünler gibi eğlenceli gezilere Boğaziçi mekân olmaktadır. En kısası bir saat, kararı iki saat olan turlarda, Boğaz'ın incileri köprülerin altından geçilmekte, saray, kasırlar ve yalılar yakından temaşa edilmekte, tertemiz Boğaz havası alınabilmektedir.

İstanbul Boğazı'yla özdeşleşen yolcu vapurları ve "Boğaziçi Yalıları" halen Boğaziçi kültürünün ayrılmaz birer parçasıdır. Her gün on binlerce kişiyi iki yaka arasında taşıyan vapurlar ve eskidikçe de yenilendikçe de güzelleşen sahil yalıları İstanbul siluetinin ayrılmaz parçalarıdırlar.

İstanbul vapurlarına ismi verilenlerin hikâyesi

MUSTAFA NOYAN

İstanbul iki büyük denizi, Marmara ve Karadeniz'i birleştiren, denizleri birleştirirken iki kıtayı, Asya ve Avrupa'yı birbirinden ayıran, konumu sayesinde dünya deniz ticaretinin bel kemiği Boğaziçi su yolunun her iki tarafına yayılmış, buna ilaveten Avrupa yakasını da hafifçe aralayan Haliç doğal limanına sahip çok özel bir şehirdir. İstanbul bu coğrafi ayrıma rağmen, asırlardır tabii denizyollarının etrafına kurulmuş semtlerin iskelelerinden kalkan veya bu iskelelere varan sandallarla, mavnalarla, motorlarla, vapurlarla ve araba vapurlarıyla birbirine bağlanan; bu vapur seyahatlerinin kazandırdığı rahatlık ve refah ile esinlenerek hissedilmiş şiirleri ezberleyen, bestelenmiş şarkıları dinleyen, çizilmiş resimleri seyreden, yazılmış romanları okuyan ve artık günümüzde bunları televizyon dizilerinde izleyen, yenilerinin de meydana getirilmesini sabırsızlıkla bekleyen, hasılı vapurlarla örülmüş bir edebiyat ve sanat ekseninde yaşayan insanların eşsiz şehridir. İşte bu vapur seyahatleriyle işlerini yürütebilen, evlerine varan ve sevdiklerine kavuşan İstanbul halkı vapursuz bir İstanbul kentini hiçbir zaman düşünememiştir.

Bu şehrin kadirşinas hemşerileri kendilerine bir şekilde hizmet etmiş veya bu topraklar için şehit düşmüş kardeşlerini unutmamış; çoğunluğu isimlerini kıyı semtlerinden alan, her gün binlerce yolcuyu kıtalar ve adalar arasında taşıyan vapurlarında bu özel insanların isimlerini yaşatmışlar; bu isimleri taşıyan vapurları her kullandıklarında, kendilerine has hikâyelerini hatırladıkları bu isimleri taşıyan gemilerle seyahat etmekten gurur duymuşlardır.

Şehrin 160 yıllık planlı vapur seferleri geçmişinin yaklaşık son 100 senesinde, vapurlara şahıs isimleri verilmiştir. Bu şahıslar; Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunda emeği geçmiş devlet adamları, denizcilik mesleği ve iş hayatı-

na katkıda bulunmuş yöneticiler, isimlerini herkesin ezbere bildiği tarihî kişilikler, bazen de farklı zamanlarda vatanımız uğruna hayatını kaybetmiş şehit subay veya askerler olmuşlardır.

Bu yazımızda, vapurların emekli edilmesiyle emekli olmak üzere unutulanlar da dahil edilerek 20. yüzyıl başlarından günümüze kadar isimleri İstanbul vapurlarına yaşatılan tüm kişiler hatırlatılmaya çalışılmıştır. Sıralama ölçütü olarak araştırılan kişiler değil, isim verilen vapurların yapım yılları kriter kabul edilmiştir. Çalışmamızda İstanbul Şehir Hatları'nda çalıştırılan vapur ve araba vapurlarından şahıs ismi taşıyanlar incelenmiş; özel sektöre ait deniz motorları, deniz otobüsleri ve hızlı feribotlara isimleri verilen değerli Türk büyükleri, asker ve devlet adamlarıyla kaptanlar ileride yapılabilecek bir başka çalışmaya bırakılmış, bu yazıda değerlendirmeye alınmamıştır.

Reşit Paşa: Büyük Mustafa Reşit Paşa, Osmanlı devlet adamıdır. Türk Tarihinde "Büyük" unvanı verilen az sayıda devlet adamından biridir. 1851 senesinde sadrazam olan Büyük Reşit Paşa'nın girişim ve yardımıyla padişah Abdülmecit'ten şirket kurulması hakkında irade alındı; hisse senetleri çıkarıldı ve böylece Şirket-i Hayriye adı ile ilk anonim şirket ve milli vapurculuk işletmesi kurulmuş oldu. Aynı zamanda şirketin hissedarı olan Reşit Paşa'nın ismi Şirket-i Hayriye'nin 71 baca numaralı vapuruna verildi.

Fuat Paşa: Keçecizade Fuat Paşa Osmanlı sadrazamıdır ve Sultan Abdülaziz devrinin ünlü simalarının başında gelir. İki kez sadrazamlık ve beş kez de Hariciye Nazırlığı görevine getirilen bu devlet adamı nükteleriyle ünlüydü. Bir diğer meşhur özelliği de Galatasaray Lisesi'nin kurucularından olmasıdır.

Şirket-i Hayriye, Sadrazam Reşit Paşa'nın desteği, Keçecizade Fuat Paşa ve tarihçi Ahmet Cevdet Paşa'nın gayretleri ile 1851 yılında kurulmuştur. Şirket-i Hayriye tüzük tasarısını bizzat Keçecizade Fuat Paşa kaleme almıştır. Şirketin hissedarı da olan Fuat Paşa'nın ismi 72 baca numaralı vapura verilmiştir.

Hüseyin Haki: Şirket-i Hayriye'nin esas gelişmesi 1866 yılında müdürlüğe getirilen Giritli Hüseyin Haki Efendi zamanında olmuştur. 1867-1894 yılları arasında şirketin genel müdürlüğünü üstlenmiştir. Yenilikçi ve gayretli kişiliği ile deniz ulaşım tarihimizin en önemli karakterlerinden biridir.

Hüseyin Haki Efendi araba vapurlarını dünyada ilk tasarlayan kişidir. 1871 yılında çizilip İngiltere'ye gönderilen planlara göre İngiltere'deki tezgâhlarda inşa edilen 26 numaralı "Suhulet" Hüseyin Haki tarafından ülkemize kazandırılan dünyanın ilk arabalı vapurudur.

Şirket-i Hayriye'nin ruhu, Hüseyin Haki Efendi idi. Yıllarını hep şirketin

iyi ellerde dürüst bir şekilde çalıştırılması için harcamıştı. 1894 yılında hastalanana kadar şirketten ayrılmadı ve 7 Ocak 1895 günü hayata gözlerini yumdu. Şirket-i Hayriye, 1911'de hizmete koyduğu 69 baca numaralı vapuruna, Denizcilik Bankası Şehir Hatları İdaresi de 1963 yılında Haliç Tersanesi'nde inşa edilen bir araba vapuruna Hüseyin Haki ismini verdi.

Orhan Erdener: Haliç Tersanesi'nde bir kaza sonucu ölen mühendistir. 29 Ağustos 1961 tarihinde Haliç Tersanesi'nde geçirdiği kaza neticesinde kaldırıldığı Haydarpaşa Numune Hastanesinde 6 Eylül 1961 tarihinde vefat etmiştir. Orhan Erdener'in ismi Haliç Tersanesi'nde inşa edilmekte olan 139 inşa numaralı araba vapuruna verilmiştir.

Cemalettin Erem: 1966 yılında vefat eden tersane müdürüdür. Mühendis, baş mühendis ve tersane müdürü olarak hizmet eden Cemalettin Erem, Kartal ve Kabataş araba vapurlarının inşasında üstün başarı göstermişti. Tedavi gördüğü Londra'da 5 Temmuz 1966 tarihinde vefat etmiştir. Cemalettin Erem ismi Haliç Tersanesinde inşa edilen 180 yeni inşa no'lu araba vapuruna verilmiştir.

Teğmen Ali İhsan Kalmaz: 27 Mayıs 1960 darbesinde Ankara PTT binasının teslim alınması sırasında çıkan çatışmada şehit olmuş teğmendir. 1957 yılında Topçu Asteğmen olarak ordu saflarına katılmıştır.

27 Mayıs 1960 gecesi bir grup Harbiyeli büyük postaneye vardıklarında bu noktayı koruma altına çalışırken görevli polisler gelen grupla silahlı çatışmaya girmişlerdir. Bir jandarma eri, elindeki silahın tetiğine bastığında şaşkın bir kurşun saat 04.00 sularında bu genç teğmeni şehit düşürmüştür. Ali İhsan Kalmaz 10 Haziran 1960 Cuma günü yapılan törenle Ankara'da Anıtkabir yamacında Hürriyet Şehitliği'nde toprağa verilmiş, 24 Ağustos 1968'de cenazesi Ankara Devlet Şehitliği'ne nakledilmiştir. Ölümünün ertesi yılında Şehir Hatları İdaresi'ne teslim edilen Fairfield sınıfı vapurlardan birine ismi verilmiştir.

Turan Emeksiz: Beyazıt Meydanı'ndaki öğrenci gösterileri sırasında ölen 20 yaşındaki TKP mensubu İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi öğrencisidir. 28 Nisan 1960 sabahı İstanbul Üniversitesi bahçesinde üniversite öğrencilerinin düzenledikleri bir protesto mitingi sırasında polislerin okul bahçesine girmeleri üzerine olaylar büyümüş, Beyazıt Meydanı'na kadar genişlemiş, öğrencilere ateş açılmış ve 20 yaşındaki Turan Emeksiz ölmüştür. 11 Haziran 1960'ta Ankara'da defnedilmiştir. Memleketi Malatya'da ismi bir caddeye ve bir liseye verilmiştir. 1980 sonrası bu caddenin ismi Milli Ege-

menlik Caddesi, lisenin adı ise Malatya Lisesi olarak değiştirilmiştir. 27 Mayıs darbesinden sonra İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü'ne heykeli yapılmış, İstanbul Üniversitesi'nde öğrenci yemekhanesine de "Turan Emeksiz" ismi verilmiştir.

Barış Manço (eski "İnciburnu" vapuru): Müzisyen, besteci, şarkı sözü yazarı ve televizyon programları yapımcısıdır. 1943'te Moda'da dünyaya geldi. Galatasaray Lisesi yıllarından sonra Belçika Kraliyet Güzel Sanatlar Akademisi'nde resim, grafik ve iç mimari eğitimi aldı. 1970 yılında Türkiye'ye döndü, bestelediği iki yüzden fazla şarkının bir bölümü on farklı dilde yorumlandı. Müzik ve televizyon hayatında sayısız ödüller alan Barış Manço'ya 1991 yılında devlet sanatçısı unvanı, yine aynı yıl Hacettepe Üniversitesi Onursal Doktora unvanı, Uluslararası Teknoloji Ödülü, Japonya Uluslararası Kültür ve Barış Ödülü, Belçika Krallığı Leopold II Şövalyesi Nişanı, Fransız Kültür Bakanlığı Edebiyat ve Sanat Şövalyesi Nişanı, Türkmenistan Cumhurbaşkanlığı tarafından Türkmen Vatandaşlığı verilmiştir. Müzik otoritesi Barış Manço 1999'da Moda'da vefat etti.

Prof. Dr. Aykut Barka (eski "Sedefadası" vapuru): "Kuzey Anadolu fay hattını en iyi bilen bilim adamı" unvanıyla tanınan yerbilimci akademisyendir. Başta TÜBİTAK ve M.I.T. (Amerika) olmak üzere birçok enstitüde görev aldı. Kuzey Anadolu fay hattı ve Türkiye'nin diğer tektonik bilinmezleri hakkında çok sayıda yayın yaptı. Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi Deprem Araştırma Enstitüsü'nde, İstanbul Teknik Üniversitesi Maden Fakültesi'nde ve İTÜ Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü'nde öğretim üyeliği yapan Prof. Dr. Barka, Deprem Konseyi'nin ikinci başkanı iken 1 Şubat 2002'de hayatını kaybetti.

Ahmet Hulusi Yıldırım (eski "Bostancı" vapuru): TDİ yönetim kurulu başkanı ve genel müdürüdür. 1984-1988 yılları arasında filonun yenilenmesi çalışmalarında ve Eskihisar-Topçular arabalı vapur hattı ve iskelelerinin açılmasında önemli rol oynamıştır. 16 Kasım 1984 ile 29 Temmuz 1988 tarihleri arasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nde 3 sene 8 ay 3 gün hizmet yapan Ahmet Hulusi Yıldırım, bu teşekkülde unutulmaz hizmetler yaparak denizciler arasında efsane bir genel müdür olarak yerini almıştır. Şehir hatları işletmesine elli adet motorlu gemi yaptırarak, kömürlü ve eski teknoloji gemileri devreden çıkarmıştır. Bu gemilerin on tanesi 112 oto kapasiteli arabalı vapur olarak halen hizmet vermektedir. İzmit Körfezi'nin en kısa geçiş mesafesine Eskihisar-Topçular arabalı vapur seferleri koyulmasında ve iskelelerinin açılmasında önemli rol oynamış, Körfez'in en kısa zamanda geçil-

mesini sağlamıştır. Görev yaptığı dönemde Boğazlar ve Haliç'teki bütün iskeleler tarihî hüviyetine uygun olarak tamir edilerek hizmete açılmıştır.

Şehit Adem Yavuz: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda görev yaparken şehit edilen gazetecidir. Sınır ihlali yaptıkları gerekçesiyle Rum milisleri tarafından vurularak şehit edilmiştir. 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtında ANKA Ajansı muhabiri iken Kıbrıs'a gitmiş; 14 Ağustos 1974 günü Rum kesiminde kılavuz şoförlerinin yanlış yola girmesi nedeni ile araçlarının önü militanlar tarafından kesilmiş; makineli tüfeklerle taranmaları sonucu arkadaşı omuzundan yaralanmıştır. Olayın heyecanı ile Rum militanlara silahsız ve üstelik gazeteci olduklarını anlatmaya çalışmış ve zaman zaman da onlarla tartışarak, yaralı arkadaşını hastaneye yetiştirmiştir. Daha sonra hastaneye gelen aynı milisler tarafından vurulmuştur. Rumlar tarafından Türkiye'ye gönderilen Adem Yavuz, 26 Ağustos'ta Adana Tıp Fakültesi Hastanesi'nde vefat etmiştir. İstanbul Gazeteciler Cemiyeti tarafından doğum yeri Çınarlı köyünde yaptırılan anıtmezara defnedilen Adem Yavuz, hastanede kaldığı yaklaşık iki hafta boyunca her gün, her saat su istemiş ama bağırsaklarındaki yara sebebiyle su verilememişti. İşte şimdi çok isteyip kana kana içemediği su üzerinde ismi yaşatılmaktadır.

Şehit Karaoğlanoğlu: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda şehit olan 50. Piyade Alayı komutanıdır. 39. Tümen 50. Piyade Alayı komutanı iken, Kıbrıs Barış Harekâtı'na katıldı. 21 Temmuz 1974 günü Kıbrıs'a ilk çıkan alayın komutanı Albay İbrahim Karaoğlanoğlu, çıkarmanın gerçekleştirildiği sahile çok yakın bir mesafede bulunan ünlü bir Rum doktora ait villada inceleme yaparken Rumlar tarafından ateşlenen havan mermisinden etrafa dağılan şarapnel parçalarıyla şehit oldu. Barış Harekâtı başarı ile tamamlandıktan sonra 50. Alay Komutanı Albay İbrahim Karaoğlanoğlu şehit düştüğü yerin yaklaşık yüz metre uzaklıkta oluşturulan Girne Şehitliği'ne 1 numarayla defnedildi. İki subayımızın ve iki erimizin şehit edildiği Rum doktorun evi ve bahçesi de askerî müze oldu.

Şehit Necati Gürkaya: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batırılan Kocatepe muhribinin genç muhabere subayıdır. Kıdemli Teğmen Necati Gürkaya 21 Temmuz 1974 tarihinde Kocatepe muhribinin muhabere subayıdır. Telsizini gemide bırakmayıp yanına almış, can yeleğini denizde şişiremediği için şehit olmuştur. Teğmen Necati Gürkaya, durumun şartları içinde çok önemli olan seyyar telsiz cihazını bir naylon torbaya koyup boynuna bağlamıştı. Gemi alev alev yanmaktaydı ve sadece gemi komutanı Albay Güven Erkaya ile kendisi kalmıştı. Acele eden genç Teğmen Necati Gürkaya can yeleğini şişir-

meden suya atlamak ister ama komutanı kendisini uyararak hemen yeleğini şişirmesini söyler. "Komutanım, ancak zimmetimi hazırladım, içerde çok patlama var, yeleğimin ipini suda çekeceğim, merak etmeyin komutanım zaten usul böyledir," der ve kendini boynuna bağladığı zimmeti ile denize atlar. Denizde can yeleğinin ipini çekip şişirmeye çalışırsa da, yeleğin içindeki karbonmonoksit gazı boşaldığından yeleği şişmez ve Akdeniz'de boynundaki telsizle kaybolur. Denizdeki mürettebatı İsrail, İngiliz ve Libya gemileri kurtarır. Aramalara rağmen Necati Gürkaya bulunamaz.

Şehit Sami Akbulut: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda 20 Eylül 1974 günü, çıkarmada şehit düşen piyade yüzbaşıdır. Paraşütle tanışan Sami Akbulut, paraşütle tanıştıktan sonra şampiyonalara katılmış, paraşüt hakemi olmuştu. Komando Piyade Yüzbaşı Sami Akbulut, 1974 yılında Kayseri 1. Komando Hava İndirme Tugayı'nda görevliydi. Karaya çıkacak birliklerle senkronize icra edilecek hava indirmesinden önce kılavuz paraşüt timi Gönyeli Paraşüt İndirme Bölgesi'ni işaretleyecekti. 1974 Harekâtı'nda ilk şehidimizi bu kılavuz tim verdi ve tim komutanı Yüzbaşı Sami Akbulut şehit oldu.

Şehit Caner Gönyeli: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda yanlışlıkla vurulan Kocatepe muhribinde şehit olan subaydır.

Şehit Teğmen Caner Gönyeli 1947 yılında ailesinin ikinci çocuğu olarak Kıbrıs Gönyeli'de dünyaya geldi. Toplumlar arası çatışmaların yaşandığı yıllarda eğitim görmek için Türkiye'deki Deniz Harp Okulu'na gitti. Buradan asteğmen olarak mezun oldu. Daha sonra teğmen rütbesine yükseldi ancak Kıbrıs'a dönmedi. Hayatını Türkiye'de kurdu. İkmal subayı olarak Kocatepe adlı savaş gemisiyle 1974'te Barış Harekâtı'na katıldı ancak gemi, Yunan gemisi sanılarak Türk savaş uçakları tarafından bombalandı. Teğmen Caner Gönyeli, Baf açıklarında batan gemiden maalesef sağ kurtulamadı. Girne Şehitliği'nde defnedilmiştir. KKTC Güvenlik Kuvvetleri Komutanlığı her yıl Şehit Teğmen Caner Gönyeli adına arama kurtarma tatbikatı düzenlemektedir.

Şehit İlker Karter: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda görev uçuşunda Deregeçit Bölgesi'nde şehit olan hava subaydır.

Hava Üsteğmen İlker KARTER, 20 Eylül 1974 tarihinde 8. Ana Jet Üs Komutanlığında görevli iken, Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle 184. filodan 1 RF-84 F uçağıyla, bölgeye hava indirme ve Uçarbirlik Harekâtı öncesinde keşif görevi için Magosa-Lefkoşa karayolu bölgesinde keşif uçuşu yapıyordu. Dhikimo semalarında vurulmuştur. Alçak irtifada uçuş yapıldığından atlayamamış, Deregeçit mevkisine düşerek şehit olmuştur. Eski ismi ile Kırnı Havaalanı'na Şehit İlker Karter ismi verilmiştir.

Şehit Temel Şimşir: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde şehit olan astsubaydır.

Temel Şimşir Pamukova'da doğdu. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda çeşitli görevler alan Kıdemli Başçavuş Temel Şimşir, Kocatepe Muhribi İkmal Astsubaylığı görevindeyken, 21 Temmuz 1974 günü, muhribin bir hata sonucu batırılması sonucu, Akdeniz'de boğularak şehit düşen 3 subay, 14 astsubay ve 39 er, toplam 56 denizcimizden biridir. Girne'deki Deniz Şehitleri Anıtı'nda memleketi ve sicil numarası kayıtlı bir plaketle hatırlanmaktadır.

Aydın Güler: İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nde görevliyken örgüt mensuplarınca öldürülmüş polis memurudur.

05 Ekim 1948 Ordu Gölköy doğumlu, 43316 sicilli Polis Memuru Aydın Güler, 07 Aralık 1976 tarihinde İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü kadrosunda görevli iken Şişli Okmeydanı mevkisinde yasa dışı örgüt mensuplarına, duvarlara yazı yazarken müdahale ettiği sırada çıkan silahlı çatışma sonucu vurularak ölmüştür. Naaşı Ordu Çakalçıkmaz Mezarlığı'ndadır.

Hamdi Karahasan: Haliç Tersanesi'ndeki Gemi İnşa Meslek Lisesi'nin eski müdürüdür.

10 Haziran 1909 tarihinde Artvin'in Hopa ilçesinde doğdu. Baba adı Cafer Sadık, anne adı Safiye' dir. 1928-1929 döneminde İstiklal Lisesi'ni bitirdi. Çalışma hayatına İstanbul Erkek Lisesi'nde muallim muavini olarak başladı. Çeşitli devlet dairelerinde memur olarak çalıştı. Okullarda Türkçe öğretmenliği yaptı. 30 Aralık 1945 tarihinde Gemi Yapı Meslek Lisesi'ne müdür olarak atandı. Emekli olduğu 10.06.1973 tarihine kadar bu görevde bulundu, üstün gayretleri ve çalışması nedeniyle çeşitli mükâfatlar aldı. Gemi Yapı Meslek Lisesi'nde yüzlerce öğrencinin yetişmesinde önemli katkılar sağladı. İsmi öğrencilerinin Haliç Tersanesinde inşa ettiği gemiye verildi.

Şehit Mustafa Aydoğdu: İstinye Tersanesi işçisi, askerlik görevi sırasında Kıbrıs Barış Harekâtı'na katılıp şehit düşen çavuştur. 10 Aralık 1952 yılında İstanbul Şile'de doğdu. Baba adı Süleyman, anne adı Emine'dir. Gemi Yapı Teknisyen Okulu ve Sanat Enstitüsü'nden 1972 yaz döneminden mezun olmuştur. 15 Eylül 1972 yılında İstinye Tersanesi Boru Atölyesi'nde işçi olarak göreve başlamıştır. 5 Kasım 1973 tarihinde askerliğini yapmak üzere görevinden ayrılmıştır. 1974 yılında çavuş rütbesiyle katıldığı Kıbrıs Barış Harekâtı'nda şehit düşmüştür. İsmi 1981 yılında çalıştığı tersanede inşa edilen şehir hatları gemisine verilmiştir.

Şehit Metin Sülüş: Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde şehit olan subaydır.

Deniz Kıdemli Binbaşı Metin Sülüş (56-2534), 2 Ağustos 1934'te Heybeliada'da doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Heybeliada'da tamamlamış, 1950 yılında deniz lisesine girerek 30 Ağustos 1950'de asteğmen rütbesiyle mezun olmuştur. Gülay Sülüş ile evlenmiş ve Albatros isminde bir oğlu olmuştur. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda çeşitli deniz ve kara görevlerinde bulunan Metin Sülüş, Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi'nde öğretmenlik görevi de yapmıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında en son görev yeri olan TCG *Kocatepe* gemisi, 22 Temmuz 1974 tarihinde batırılınca birçok arkadaşı gibi şehit olmuştur.

Nurettin Alptogan (eski "**Bayraklı**" vapuru): TDİ'nin yönetim kurulu üyesi ve genel müdür yardımcısıdır. 1983-1993 yılları arasında uzun süre Haliç Tersanesi Müdürlüğü'nde bulunmuştur.

Bu tersanede mühendis ve müdür olarak unutulmaz hizmetleri vardır. TDİ' de yönetim kurulu üyeligi ve genel müdür yardımcılığı görevlerinde de bulunmuştur. Ölümünden sonra tüm çalışanların imzasını taşıyan bir dilekçe ile ismi *Bayraklı* gemisine verilmiştir.

İsmail Hakkı Durusu (eski "**Karşıyaka**" vapuru): Atatürk'ü Samsun'a götüren *Bandırma* gemisinin kaptanıdır.

İsmail Hakkı Durusu, çeşitli gemilerde zabitlik (subaylık) yaptıktan sonra 1919'da *Bandırma* vapurunun kaptanlığına atanmıştır. 1922 yılında emekli olan İsmail Hakkı Durusu, 1940 yılında vefat etmiş, Feriköy Mezarlığı'na defnedilmiştir. 19 Mayıs 1999 tarihinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, "Karşıyaka" şehir hatları vapuruna, adını vermiştir.

Zübeyde Hanım (eski "**Rumelikavağı**" vapuru): Atatürk'ün annesidir.

Zübeyde Hanım, 1857'de Langaza'da dünyaya gelmiştir. Selanik'te Gümrük Muhafaza Teşkilatı'nda memur Ali Rıza Efendi ile 1871 yılında henüz 14 yaşında iken evlenmiş; Zübeyde, Fatma, Ömer ve Ahmet adlı çocukları doğmuştur. Ancak Fatma bu dönemde ölmüştür. Ali Rıza Bey'in tayiniyle taşındıkları Çayağzı'nda (Papaz Köprüsü) ise Ömer ve Ahmet ölmüştür. 1881'de dördüncü çocukları Mustafa, 1885'te Makbule doğmuştur, 1889'da doğan Naciye de küçük yaşta veremden ölmüştür.

Ali Rıza Efendi'nin 1893 yılında ölümünden sonra, çocuklarını da alarak ağabeyi Hüseyin Bey'in Langaza'daki çiftliğine yerleşmiş, ikinci evliliğini Selanik Gümrükler Başmüdürü Ragıp Bey ile yapmıştır. Zübeyde Hanım, Balkan Savaşı'ndan sonra Ragıp Bey'den ayrılmış, kızı Makbule ile birlikte İstan-

bul'a göç edip Beşiktaş Akaretler'de bir eve yerleşmiştir. 1922'de oğlu Mustafa Kemal'in yanına Ankara'ya yerleşmiş, ancak bu şehrin sert iklim koşulları sağlığını olumsuz etkileyince tedavi amacıyla gittiği İzmir'de, 14 Ocak 1923 günü 66 yaşında hayatını kaybetmiştir. İzmir'in Karşıyaka ilçesinde 1940 yılında yaptırılan anıtmezarda yatmaktadır.

Mehmet Akif Ersoy: İstiklal Marşımızın şairidir. 1882 yılında ilköğretimini tamamlayarak Fatih Merkez Rüştiyesi'ne başladı, lise eğitiminde Mülkiye'nin İdadi bölümünde başladıktan sonra Baytar Mektebi'ne geçti. Şiirle ilgisi bu dönemde başlayan Mehmet Akif, ilk şiirlerini bu dönemde yazmaya başladı. 22 Aralık 1893 tarihinde birincilik ile mezun olmasından sonra Orman ve Ma'adin ve Ziraat Nezareti Baytar Müfettiş Muavini olarak tayin edildi. 1895 yılında ilk eseri *Servet-i Fünûn* gazetesinde yayınlandı. 4 yıl boyunca Rumeli, Anadolu ve Arabistan'da görev yaptı. Bu seyahatler Mehmet Akif'in düşünce ve yazın hayatını çok etkiledi.

1908-1910 yılları arasında "Sırat-ı Müstakim" dergisinde şiirleri yayınlandı. Darülfünun Edebiyat-ı Umumiye müderrisliğine tayin edilen Mehmet Akif, uzun süre bu kadroda kaldı.

Ankara Hükümeti'nin kurulmasından sonra Burdur milletvekili olarak meclise girdi.

O sırada Maarif Vekili Hamdullah Suphi'nin desteği ile "İstiklal Marşı" için açılan yarışmayı kazandı. Akif yarışmadan kazandığı 500 lirayı kabul etmeyerek Türk ordusuna armağan etti. 1936 yılına kadar Mısır'da Türk Dili ve Edebiyatı dersleri verdi. 27 Aralık 1936'da İstanbul'da vefat etti. Mezarı Edirnekapı Şehitliği'nde bulunmaktadır.

Kaptan Gündüz Aybay (eski "Kilyos III" vapuru): Deniz Hukuku uzmanı hukuk adamıdır.

Türk Sivil Denizciler Topluluğu'nun mesleki birçok girişimine öncülük eden Kaptan Gündüz Aybay, uzun yıllar Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği ve Sosyal Yardım Vakfı ile Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği gibi kuruluşlarda kurucu üye ve başkanlık görevlerinde bulundu.

Kaptan Gündüz Aybay'ın Deniz Hukuku, Türk Boğazları ve Denizcilik Tarihi alanlarını kapsayan çok sayıda araştırma ve yayınları olup Türkiyat ve Türk dili konularında da çalışmalar yapmıştır.

Emin Kul (eski "Bahçekapı" vapuru): Eski Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı'dır.

1935 yılında Rize'de doğdu, 1952 yılında çalışma hayatına gemi adamı

olarak başladı. 27 yıl Türkiye Denizciler Sendikası Başkanlığı görevinde bulundu. 1974-91 yılları arasında Türk-İş'te yönetim kurulu üyeliği, başkan vekilliği ve genel sekreterlik görevlerinde bulunan Kul daha sonra politikaya atıldı. Emin Kul 1995 yılında yapılan seçimlerde İstanbul'dan milletvekili seçildi. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı yaptı. 25 Şubat 2004 günü 69 yaşında yaşamını yitiren Emin Kul vapurla götürüldüğü Büyükada'da toprağa verildi.

Fahri Sabit Korutürk: Türkiye Cumhuriyeti'nin altıncı cumhurbaşkanıdır.

Fahri Sabit Korutürk 1903'te İstanbul'da doğdu. Bahriye Mektebi'ni, Deniz Harp Okulu'nu ve Deniz Harp Akademisi'ni bitirdi. Deniz Kuvvetleri'nin çeşitli kademelerinde görev aldı. Roma, Berlin ve Stokholm'de Deniz Ataşesi olarak hizmet verdi. 1936'da Montreux Boğazlar Konferansı'na askerî uzman olarak katıldı. Oramiralliğe kadar çeşitli rütbelerde komuta görevleri yaptı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevinden emekli olduktan sonra sırası ile Moskova ve Madrid Büyükelçisi olarak diplomatik görevler aldı. 1973 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından Türkiye Cumhuriyeti'nin altıncı cumhurbaşkanı seçildi. 1987'de vefat etti.

Ord. Prof. Ata Nutku: Modern arabalı vapurları tasarlayan ve Türkiye'de gemi inşa mühendisliğini kuran, İTÜ öğretim üyesidir.

Bahriye Mektebi'nin İnşaat-ı Bahriye Bölümü'nün 1923 yılındaki ilk mezunları olan Ata Nutku ve Muhittin Etingü Türkiye'deki gemi inşaatı eğitim ve öğretiminin öncüsü ve duayeni olmuşlardır. Cumhuriyet'in ilk inşa ettirdiği denizaltıların çizimlerini de Ata Nutku yapmıştır. Deniz Harp Akademisi ve Yüksek Denizcilik Okulu'nda öğretim üyeliği yapmış ve Türk denizcilik tarihine yaptığı katkılar nedeniyle ordinaryus unvanını almıştır.

Kaptan Şefik Göğen: *Ankara* gemisinin dakik kaptanıdır.

İstiklal Savaşı'na katılan, Türk denizcilik tarihinde önemli olaylarda yer almış Hollanda yapımı S/S *Karadeniz* gemisinde (1905-1954) mülazım kaptanlık, Amerika' ya giden *Gülcemal* gemisinde 3. kaptanlık yapmıştır. 1954 yapımı eski S/S *Ankara* gemisinin (İkinci Dünya Savaşı'nda *Solace* gemisi 1927-1981) süvarisi olduğu dönemde dakikliğiyle meşhur olmuştur. Limanlara bildirilen saatte varması, tam bildirilen saate kalkmasına gösterdiği özeni halka benimsetmesi, S/S *Ankara* kalktığı zaman gemiyi uğurlamaya gelenlerin saat ayarı yapmalarına neden olmuş.

İzmir körfez vapurları

ORHAN BERENT

Mukaddime

Aşk evliliği mahsulüyüm bendeniz. Hem de ne aşk! Babamla annem bir deniz yolculuğunda, İstanbul-Bandırma vapurunda tanışmış ve bu arkadaşlığı trende de ilerletmişler. Tabii Basmane Garı'nda annemi karşılayan ve muhafazakâr bir Müslüman olan dedemin yüzü, kızının yanındaki adamı görünce epey asılmış. Bir punduna getirip de hiddetle anneme "Kim bu adam kızım?" diye sorduğunda, babamın yanında taşıdığı Raymond Chandler romanlarına binaen annem: "Bilmiyorum baba herhalde sivil polis falan olmalı," cevabını vermiş. Günler geçip de babam annemin peşini bırakmayıp her fırsatta onunla karşılaşmak için yoluna çıktığında, Slav ırkının tüm albenisini üzerinde taşıyan ve bu yüzden bu tür takiplere alışkın olan annem, ısrarları sonucu babamla görüşmeye karar vermiş. Birkaç buluşmadan sonra ailesiyle tanışmak için babamların evine gittiğinde onu, kapıyı ifadesiz yüzüyle açan babaannem ve o günkü abartılı neşesiyle dedem karşılamış. Babam ortalıkta görünmüyormuş. Birkaç hoşbeşten sonra dedem anneme, "Hadi kızım bize birer kahve yap," dediğinde henüz ona yabancı olan evin mutfağına yönelmiş. Kapıyı açıp içeri girdiğinde mutfak masasına kapanmış ağlayan babamı görmüş. Babam hıçkırıklar içinde anneme, "Sonunda Menderes'i astılar," demiş. Türkiye'ye gelmek isteyen Müslümanlara Kayseri'de mecburi iskâan şartı koşan İnönü hükümetlerine oldukça kızgın olduğundan ancak Demokrat Parti zamanında Türkiye'ye hicret edebilen Müslüman bir göçmen ailesinden olan annem, Menderes'in idamına babamla birlikte ağlamış. Dakikalar sonra kahve yapması gerektiğini hatırlayınca da sormuş, "Peki ya

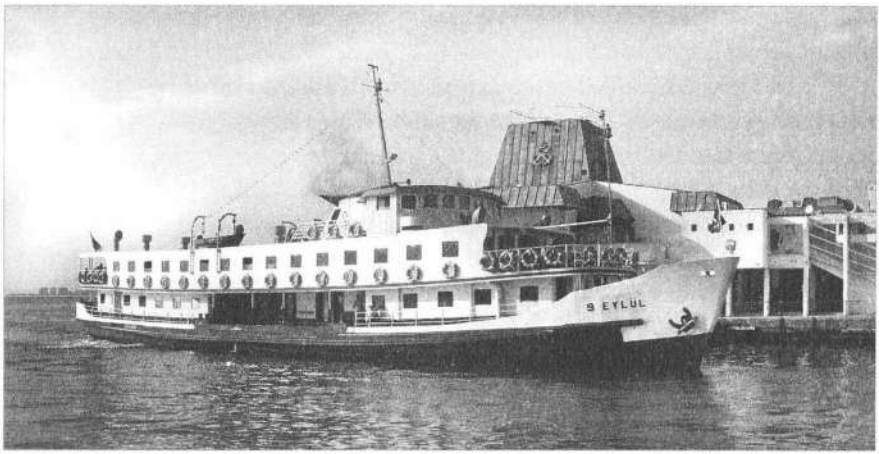
baban neden böyle neşeli, kahve yapacaktım onlara?" Aldığı cevap: "Onlar Halk Partili, boşver onları. Benimle evleniyor musun, onu söyle..?" İki ay sonra da evlenip denizde başlayan bu aşkı resmîleştirmişler. Aşk mı, sığınma mı? Ne bileyim!

Çocuk aklıyla

1960'lı yılların başında Alsancak'ta eski adı Mesudiye olan şimdiki Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nin sonlarına doğru, diğer benzerleri gibi denize dik açılan 1479. Sokak'ta dünyaya gelmişim. Bu tarih, Kordon'a Çin Seddi misali yanaşık düzen apartmanların büyük bir hevesle dikilmeye başlandığı zamanlara denk geliyor. Sakız tipi köşklerin imbat rüzgârını engellemeyip tam tersine şehrin iç kesimlerini serinletmesine izin verdiği devrin sonları... İzmir'in, belki de memleketin tüm kadim şehirlerinin asr-ı saadetinin tükenmeye yüz tuttuğu, hoyrat bir değişimin eli kulağında olduğu zamanlar... Bir gün her çocuğun sorduğu "Ben nasıl oldum," sualine babam, "Seni denizde bulduk bir sepet içindeydin," diye cevap vermişti. Kuyruklu yalan elbette. Daha çok Yahudilere hizmet veren bir özel klinikte gözlerimi açmışım dünyaya.

Hatırlarım, dünyayı azalmayan bir şaşkınlıkla seyrediyordum. Evin odaları, bahçesi, sokağı, çarşı, pazar derken büyük ihtimal ailecek Kordon'da yapılan gezintilerde aşina olmuşumdur vapurlara. Giderek suları koyulaşmaya başlayan ve girilmesi yasaklı denizin üzerinde bir kuğu edasıyla sessiz sedasız seyreden beyaz renkli İzmir körfez vapurlarının o mütevazı fakat bir o kadar da güngörmüş halleri, abartısız ve sade çizgileri, sanıyorum keşfeden bakışlarıma hedef olmuştur her seferinde. Tabii, kırmızı renkli otobüsler ve mavi renkli troleybüsleri incelemekten arta kalan zaman dilimlerinde. Erkek çocuğu zaten yürüyen aksama bayılır: Otobüsler, troleybüsler ve sokağımızdaki üzüm işletmesine mal getiren üzüm kamyonları bu yüzden çok ilgi çekiciydi. Hele hele büyük bir motor gürültüsüyle ortalığı birbirine katarak sokaktaki çöpleri toplayan gri renkli çöp arabası. Ve elbette babamın her hafta sonu götürdüğü at yarışlarına giderken bindiğimiz buharlı trenler. Zaten küçük yaşlarda sorulan "Büyüyünce ne olacaksın evladım," sorusuna iki naif cevabım vardı: Çöpçü ya da kamyon şoförü!

Küçük yaşlarda otobüslerin Karşıyaka'ya nasıl gittiğine akıl sır erdiremezdim. "Ne yani, denize atlayıp suda mı yüzüyordu oraya giden otobüsler?" Belki de biraz dalgın ve kendine münhasır bir yaratılışım olduğundan ya da körfez imgesi henüz kafamda canlanmadığından öyle sanmak işime geliyordu. Kim bilir... Evet, Karşıyaka demek vapur demekti. Babaannemin tek akrabası Karşıyaka'da oturuyordu. Biraz seyrek de olsa onları ziyarete giderdik.



9 Eylül.

Anne tarafındaki akraba bolluğunun yanında baba tarafının akraba sayısındaki bu fakirlik o zamanlar henüz dikkatimi çekmiyordu. Lakin onlara gitmek vapura binmekle eş anlamlıydı. Önemli olan da buydu benim için o zamanlar. Başka bir diyara gitmekti Karşıyaka yolculuğu. Gittiğimiz evde Özkan amcanın cilt cilt pul koleksiyonuna uzaktan bakardım. Başkasının dokunması yasaktı; hele hele küçük bir çocuğun. Onun bana verdiği fazlalık pulları ise büyük bir hevesle yine onun verdiği bir büyüteçle inceler, sonra onları eve götürmek üzere ikiye bükülmüş bir kartonun arasına koyup annemin çantasına yerleştirirdik. Pullara bakma faslı bittikten sonra o zamanlar NATO'da çalışan Özkan amcanın oradaki mağazadan aldığı *Superman* ve *Batman* dergilerine göz gezdirir, sık sık ona "*The* ne demek, *smack* ne demek, *bang* ne demek" diye sorardım. Denizaşırı bir yere gitmenin o baş döndürücü havası ve sevinciydi Karşıyaka.[1]

İşte bu vapur seyahatlerinde ilk öğrendiğim vapur adı *Efes*'ti. Yavaş yavaş, babaannem sayesinde beş yaşlarında okumayı sökmüş, toplama ve çıkarma yapacak kadar da matematik öğrenmiştim. Annem ve babamla Karşıyaka İskelesi'nden trafik ışıklarına yürürken arkamı dönmüş ve vapurun adını okumuştum. İki yıl sonra da eskiden Rumların Punta dediği kadim Alsancak'taki evimizden görece daha yeni ve Fuar'a bakan bir apartmana taşınmıştık. Burası eski yangın yerleriymiş, babam öyle söylemişti. Deniz biraz daha uzaktaydı. Fakat balkondan biraz eğilince hem deniz hem de körfezde sey-

1 O yıllarda Karşıyaka denince bizim olduğumuz yakadakilerin aklına hep vapur geliyordu. Nitekim 1979-80 sezonunda Karşıyaka 3. ligden düşünce *Yeni Asır* gazetesinin manşeti de "Ve vapur battı," olmuştu.

reden vapurlar gözüküyordu. Artık yeni hobim balkondan körfezi gözlemlemek ve geçen vapurlara bakmaktı.

Bu gözlemlerde klasik körfez vapurlarının siluetine yavaş yavaş aşina olmuştum. Arada sırada diğerlerine benzemeyen daha yüksek burunlu bir vapur peyda oluyordu. Bu değişik görünümlü vapurun adını da mutlaka öğrenmeliydim. Bir gün Kemeraltı'ndaki çarşıdan otobüsle dönerken Konak İskelesi'nde bekleyen bir vapurun uzaktan ismini okudum: *Selçuk*! Yavaş yavaş diğer vapurların da ismini merak etmeye başlamıştım. Basit bir akıl yürütmeyle "Madem *Efes* ve *Selçuk* var, mademki bunlar tarihî yerler, öyleyse Bergama isminde de bir vapur olmalı," diye düşünüyordum. Artık ortaokula başladığım için uzun tatil günlerinde rahatlıkla uzak yerlere gidebiliyordum. Evden izin çıkmıştı. Bir an evvel İzmir Körfezi'nde çalışan vapurların envanterini tutmalıydım. Evde bir defterim vardı. Oraya caddelerde rastladığım otobüs ve troleybüslerin plaka ve seri numaralarını yazıyordum. Vapur adlarını da tamamlarsam kendime göre küçük bir arşivim olacaktı.

Şimdiye kadar *Efes* ve *Selçuk* dışında başka bir vapur görmemiştim. Bir sinema dönüşü Konak İskelesi'nden geçerken benim için yeni bir vapur daha fark ettim: *Alaybey*. Bu vapur *Efes* ve *Selçuk*'a benzemiyordu. Pencereleri daha ufak ve burnu biraz daha yüksekti. İyi de Bergama ve Dokuz Eylül'ü hâlâ görmemiştim. Bir yığın gemi içinde mutlaka o isimleri taşıyan vapurlar olmalıydı. Ertesi hafta annemle çarşı dönüşü başka bir vapur daha gördüm: *Hasköy*. Şimdi anlamıştım. Evin balkonundan gördüğüm yüksek burunlu ve diğerlerine pek benzemeyen o vapur *Hasköy*'dü. Burnu gerçekten çok yüksekti ve neredeyse üst güverte hizasına yakındı. Öylece bakakalmıştım ona.

Televizyon bizim eve biraz geç girdi sayılır. Ben on yaşlarındaydım. Haliyle derslerin haricinde oldukça boş kalan uzun gecelerimizde okunan çizgi roman ya da kitaplar bittiğinde yapacak fazla da bir şey yoktu. Okuyacak bir şey bulamamanın verdiği sıkıntıyla nereden elime geçtiyse bir evkat-ı şer'iye kitapçığını kurcalardım. Tüm mevsimlerin namaz vakitlerini birbiriyle mukayese eder, alafranga saat ile alaturka saat arasındaki farkları anneme sorardım. Neredeyse İzmir'in bulunduğu bilmem kaçıncı meridyen ve paraleldeki imsak ve iftar vakitlerini hatmetmiştim. Yine mevsim kış ise ablamla annemin yanına oturur, onun çocukluk hatıralarını dinlerdik. Annem bize Almanların Makedonya'yı işgal ettiklerinde olup bitenleri, gördüğü eses (SS) subaylarını, onlar gittikten sonra gelen Rusları, kıtlık sırasında yedikleri süpürge tohumlarını, bombardıman sırasında nasıl sığınaklara indiklerini, dedem tüm aileye namaz kıldırırken erken başlayan bombardıman yüzünden nasıl korkuyla titrediğini, ama asıl büyük korkusunun sesleri duyup irkildiğinde namazı yarım bırakmamasını kızgın bir bakışla hatırlatan dedem olduğunu merakla dinlerdik.

Yaz gecelerinde ise ailecek balkonda otururken gözümü uzaktaki karanlık denize diker, geçecek körfez vapurunun hangisi olduğunu tahmin etmek için inatla dakikalarca o tarafa bakardım. Deniz o karanlıkta bin bir türlü esrarı içinde barındırıyordu. Babaannem de masal anlatmayı yıllar önce bırakmıştı. Daha doğrusu dedemin ölümünden sonra günden güne hırçın ve örselenmiş bir çocuk hüviyetine bürünmüştü. Artık kime ve neye kızmışsa ara sıra, "Evimiz vardı, komşularımız vardı, biz de insandık..." diye söylenir, bazen de diri diri gömülen ya da altın arama nedeniyle karınları deşilen insanların olduğu korkunç olaylardan bahsederdi. Annem, babaannemlerin birinci savaşta çok yokluk çektiğini, bu yüzden ihtiyarlıkta aklının gidip geldiğini; babam ise onun, dedeme karşı duyduğu sevgi sebebiyle onun ölümünden sonra bu hale geldiğini söylerdi. Ne bileyim...

Bir süre sonra körfez vapuru envanterimi kendime göre tamamlamıştım. Yine bir sinema dönüşü Konak İskelesi'nin olduğu tarafa gittim. Otobüs duraklarının oradan rıhtım boyunca Balıkhane'ye doğru yürüdüm. Denizin üstündeki kemerli kocaman binanın içinden bağırış çağırış sesler geliyordu ve tahta kasalar tepeleme balık doluydu. Epey kalabalıktı. Elinde kâğıt tomarları olan bir takım adamlar notlar alıyor, "Şu kadar liraya olur, bundan aşağı olmaz," sesleri geliyor, birileri kantarların üstünde tartılan balıkları kamyonetlere yüklüyor, arada elinde fileyle bunca izdiham ve erkek güruhu içinde gezinen kadınlar görülüyordu. Bir süre içerisini seyrettikten sonra yan taraftaki açıklıkta bulunan dar rıhtıma yürüdüm. Balıkhanenin doklarına bağlı vapurun adı *Dokuz Eylül*'dü. *Selçuk*'la yan yana bağlanmışlardı. Açıkta mendireğin orada Karşıyaka'ya doğru uzaklaşan vapurun adını ise tüm çabama rağmen okuyamamıştım. Güneş Karşıyaka'ya doğru iyice alçalmış olduğundan buna muvaffak olamamıştım. Bu müthiş keşfimden mutlu bir şekilde eve döndüm. *Dokuz Eylül* isminde bir vapur vardı, sıra Bergama'yı keşfetmeye gelmişti.

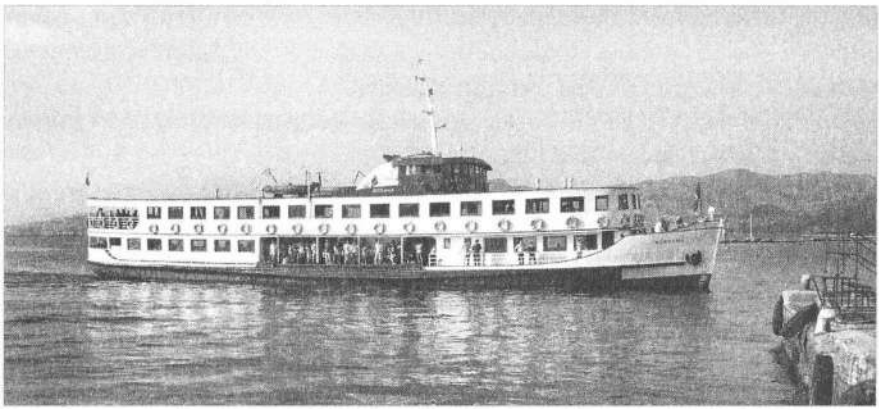
Akşam eve döndüğümde babamı tenekeden bozma elektrikli ızgarada balık pişirirken buldum. O kış, Boğaz'a görülmemiş bir lüfer akını olmuştu ve biz İzmirliler de bundan çokça nasibimizi almıştık. Zeytinyağında kızartılmış sardalyaya nazaran paha biçilmez bir lezzetteydi İstanbul'un lüferleri. Babam büyük bir ciddiyetle ağzında sigara, uzamış külü ha düştü ha düşecek, elindeki maşayla balıkları çeviriyordu. "Hey yavrum be şunlara bak, kuzu kuzu..." O tapon ve adamı her an elektrik çarpmasından tahtalıköye yollayabilme kapasitesine sahip uyduruk ızgarada harikalar yaratıyordu babam. Bir yandan da balıkçılığın sırlarını anlatıyordu. Söylediğine göre gençliğinde, yani 40'lı yıllarda ufak bir sandalla körfeze açılır, döndüğünde kilo kilo balık getirirmiş. "Kefal ırnbat çıktığında dibe kaçar, esintisiz havada çıkacaksın... Levrek istiyorsan lambayı yakacaksın ki diğer balıkların peşinden

gelsin... İstavrit sürüyle, ne kadar acemi olursan ol tutarsın..." Bana mı söylüyordu bunları yoksa kendi kendine mi konuşuyordu. Fakat ne olursa olsun lüfer harikaydı. Teneke üstünde pişmesine rağmen etindeki yağ sebebiyle pırıl pırıl parlıyordu. "Şu körfezin her noktasında avlandım oğlum, şimdi siz bu kirlilikte Kordon'dan olta bile sallayamazsınız. Kolay mı, tüm şehrin kazuratı körfeze zerk ediliyor." Ha anladım, bana söylüyormuş meğer... Eeee tabii canım, neticede babamın benden önce de bir hayatı vardı. Dünya benim etrafımda dönmüyordu artık. Büyüyordum...

Günlerden bir gün kadim arkadaşım Jeff'le bir Karşıyaka seyahati yaptık. Konak'tan kalkıştan sonra mendireğin yakınından geçerken birden maden bulmuş gibi sevindim. İşte oradaydı! Mendireğin kenarında bağlı olan vapurun adı *Bergama*'ydı. *Efes*, *Selçuk*, *Bergama*. Tarihî yerlerin adlarını taşıyan birbirine benzer üç vapur. *Bergama* ve *Selçuk*'un önü kapalı, *Efes*'in açıktı. Karşıyaka'dan dönüşte ise bizi başka bir sürpriz bekliyordu. İskelede bekleyen vapurun adı *Vaniköy*'dü ve can simitlerinde İstanbul yazıyordu. İzmir'e verilmişti artık. Vapurun Karşıyaka-Alsancak arasını çok büyük bir süratle yol alması beni daha da şaşırtmıştı. Demek ki İstanbul'dan gelen vapurlar daha hızlıydı. Artık vapurların sırrını çözmüştüm çocuk aklımla. Eve dönüşte defterimde yedi adet vapur ismi yazılıydı: *Efes*, *Selçuk*, *Bergama*, *Alaybey*, *Dokuz Eylül*, *Hasköy*, *Vaniköy*. Bunlar şimdilik yeterdi bana. İzmir'de çalıştığını gazetelerden öğrendiğim *Göztepe* vapurunu hiç görmemiştim ama onun bir yangın sonucu İstanbul'a geri gönderildiği söyleniyordu. Vapurlar faslını tamamlamıştım artık. Otobüs ve troleybüs plakalarını bir deftere yazmaya ise devam ediyordum. Onlar çoktu, lakin vapurlar iki elin parmak sayısını geçmiyordu.

Aradan birkaç sene geçti. Bu arada liseyi bitirip üniversiteye başlamıştım. Bir gün otobüsle Pasaport İskelesi'nden geçerken gözüm bekleyen vapura takıldı. O da ne, hiç görmediğim bir isim! *Sur*. Nereden çıktı ki bu şimdi. Şekli de aynı *Efes* gibiydi. Nasıl olur da bu zamana kadar fark etmemişim. Hayret! Eve geldiğimde ortaokul zamanında otobüs, troleybüs plakalarını tuttuğum defteri bulamadım. Bir yerlere girmiş olmalı. Zaten ihtiyacım yoktu. Kaç vapur vardı ki İzmir'de: *Efes*, *Selçuk*, *Bergama*, *Alaybey*, *Dokuz Eylül*, *Hasköy*, *Vaniköy* ve *Sur*. Hem artık Karşıyaka seyahatlerini sıklaştırmıştım. Emindim artık. İzmir'de sekiz adet vapur çalışıyordu.

Çocukluktan beri garip biriydim sanırım. Otobüsle ya da troleybüsle giderken elimde kâğıt kalem hazır bekler, plakaları ve seri numaralarını not ederdim. Aynısını trenler için yapardım. Lokomotifin yanındaki plakette yazan numarayı not alırdım. Bununla da kalmaz, lokomotif depolarına girmenin yolunu arar, troleybüslerin park ettiği garajların yakınlarında dolaşırdım. Şüphesiz bazı arkadaşlarının tuhafına giderdi bu. Ama bu sayede şehirde çalışan troleybüslerin tamamının plaka ve seri nolarını toplamıştım, han-



Bergama.

gi marka troleybüsten kaç adet var ezbere biliyordum. Vapur işi kolaydı. Topu topu sekiz tane vapur vardı İzmir'de. İstanbul'da ise kim bilir kaç vapur vardı? Oraya gidip görecektim, yerinde görecektim...

İzmir'in ilk vapurlarına dair minimum bilgi

19. yüzyılın son çeyreğinde Karşıyaka ile İzmir arasında deniz ulaşımı başıbozuk bir biçimde kayıklar ve çeşitli teknelerle iptidai yollarla yapılıyordu. Tekneler dünyanın çeşitli yerlerinden toplanmış, kimisi buharlı ve yandan çarklıydı. Bunların hemen hepsi yabancı ülkelerin bayrağını taşıyordu. Zaman zaman meydana gelen kazalar sonucunda deniz ulaşımının da disipline bağlanıp bir şirket kurulmasının zamanı geldi de geçiyordu. Bu gayeyle 1884 yılında Yahya Hayati Bey'in İzmir Hamidiye Vapur Şirketi faaliyete başladı. Şirket idare heyetinde Müslümanların yanı sıra gayrimüslimler de yer alıyordu. Böylece kuzey uçta Foça'dan güneyde Karaburun'a kadar irili ufaklı iskelelerde deniz ulaşımı başlamıştı. Ancak bu kadar geniş coğrafyada seferler yapılmasına rağmen başat hat Karşıyaka-İzmir arasıydı. Özellikle kentte çoğunlukta bulunan Rumların tercih ettiği önemli bir sayfiye yeri olan Karşıyaka zaten demiryolu bağlantısı ile çekici bir hale gelmişti. Buna deniz ulaşımının da eklenmesiyle İzmir'e hem uzak hem de çok yakın olan bu semt kısa zamanda daha da çekici oldu. Milli Mücadele'nin ardından ise Uşakizade Muammer Bey'in iki buçuk yıllık bir şirket yönetiminden sonra deniz ulaşımı İzmir Liman ve Körfez İnhisarı şirketine geçiyordu. Bu yıllarda Alaybey Tersanesi inşa edilmişti. 1934'te şirket Maliye Bakanlığı'na devrolunmuştur ve nihayet 1938'de Denizcilik Bankası'na bağlanmıştı. Daha sonra da tüm yurtta olduğu

gibi çeşitli devlet teşekkülleri bu işi sürdürmüş ve 2000'li yılların başında tüm vapurlar yerel yönetime devredilmişti. Hamidiye şirketinin başlangıcından itibaren körfezde çeşitli tipte gemiler çalışmıştı. Yandan çarklılardan altı düz göl vapurlarına, yük gemisi olarak inşa edilip yolcu vapuruna dönüştürülenlerden yatlardan dönüştürülenlere kadar. Mazotlu olan ilk gemi ise 1934 inşa tarihli İngiliz menşeli *Bayraklı*'ydı. 550 yolcu alabilecek şekilde tadilat gören gemi 1938 yılında İzmir'e getirilmişti. 8 mil hız yapan gemi yıllarca körfezde çalıştıktan sonra 1967 yılında emekliye ayrılmıştı. Zaten son yıllarında hemen hemen hiç sefere çıkmayan bu gemiyi görmeye yetişememiştim.[2]

Muhteşem dörtlü

1938 yılında Almanya'da yapımı tamamlanan iki gemi İzmir'e gelir ve adları, söylendiğine göre Atatürk tarafından verilir.[3] *Efes* ve *Sur*[4] yaklaşık 1.000 yolcu kapasiteli 44 metre boyutunda 518 groston, çift uskurlu ve mazotlu teknelerdi.[5] 12 mil hız yapabiliyorlardı. Bu iki vapur Alman estetiğinin izleri hakkında önemli ipuçları veriyordu. Yatık dikdörtgen, kahverengi ahşap pencere çerçeveleri haricinde gövdede hiçbir girinti çıkıntı yoktu. Alt güvertenin arka kısmı, üst güverte ile yekpare görünüm veren bir formdaydı. Yine alt güvertenin ön kısmı biraz daha dardı. Yanlardaki korkuluklar arasında bir miktar boşluk olmasına rağmen bu kesimde oturma kanepeleri mevcut değildi. Burnu İstanbul'un Burgaz sınıfı vapurları kadar tam olarak düz olmasa bile denizcilik lisanında baltabaş denilen forma yakın, ancak pruvaları *Suvat* ve *Ülev* kadar yüksek değildi. Bu derli toplu halleri ve göze hoş gelen sade tasarımlarıyla İzmir körfez vapurları formunun öncüsü oldular bir bakıma. Onlardan sonra yine Almanya'da imal edilen *Bergama* ve *Selçuk* da ufak tefek farklılıkları dışında tamamen aynı tasarımda inşa edildiler. Bu ikiz vapurlardan *Sur* 1986 yılında emekliye ayrıldı. 1970'li yılların sonuna doğru yepyeni *Alaybey* ve ikizi *Dokuz Eylül*'ün varlığı, İstanbul'dan gelen *Vaniköy*'ün hızı ve İzmir'in emekta-

2 Yaşar Ürük, *Martı Sevdalısı Bergama Vapuru'nun 50. Yaşına Merhaba*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2001.

3 Yine aynı tarihlerde Almanya'da aynı tezgahlarda İstanbul için inşa edilen vapurlara da iki ilginç isim verilir. *Suvat* ve *Ülev*. Ülev TDK'nın Türkçeyi Osmanlıcadan arındırma bahanesiyle uydurulmuş kelimelerden biriydi ve hak anlamına geliyordu. Suvat ya da sıvat ise Anadolu'nun çeşitli yerlerinde hayvanların su içtiği yalağa deniyordu. Gerçi Suat ismi bir ara Kemal'in Qemal olarak yazılması gibi Suvat olarak yazılıyorsa da Suat daha sonra hep Suat olarak yazılmıştı.

4 2 Şubat 1938 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde çıkan haberde şunlar yazılıdır: "'Sur' kelimesi su anlamından üretilmiştir. Su hayat dağıttığı için onunla aziz olan her şeye hitap edildiği zamanlar vardı ve sur kelimesinde su aslından alınmış hayır, bereket, yümün (?), can, kudret, enerji ve sürat anlamları da vardır. Yeni vapurlara konacak adlardan başka, mevcudlardan bir kısmının isimleri değiştirileceği de anlaşılmaktadır. Bu arada İzmir körfezinde çalışan 'Karşıyaka'nın adı *Suvak* ve '*Bandırma*' vapurunun ismi de '*Ülger*' olacaktır."

5 Halbuki İstanbul için inşa edilen *Ülev* ve *Suvat* kömürlüydü.

rı *Hasköy*'ün de kardeşi *Vaniköy* gibi daha hızlı ve seri olmaları *Sur*'un filonun en yavaş vapuru olarak anılmasına yol açtı. Halbuki kardeşi *Efes*'le aynı yaşta ve onun gibi yarım asırlıktı. Sonunda 1985'te seferlerden çekildi, İzmir Limanı'nın ilave doklarında birkaç ay bağlı kaldıktan sonra 1986'da gerekli parçaları *Efes*'e yedek olması için alınarak özel sektöre satıldı.[6] *Efes* ise 1993 yılında kadar varlığını sürdürmesine rağmen son yıllarında çoğunlukla yedekte bekletildi. Bir ara Pasaport rıhtımına bağlı olarak yemekhane görevi gördü. Daha sonra da Bostanlı kıyılarında kıçı kesilip, üzerine kaçak kat çıkıldı. Hülasa özensiz bir tadilattan sonra özel sektöre ait restoran gemi olarak Bostanlı balıkçı barınağı civarında hizmet vermeye başladı.

Bergama ve *Selçuk* da 1951 yılında Alman Bremen tezgâhlarında yapıldı. *Efes* ve *Sur* ile aynı tasarımdaydı. Ancak bu iki vapurun ön üst güvertesi açık değil kapalıydı. Ön üstte gövde oval bir biçimde sona eriyordu. Bacaları ise Denizcilik Bankası'nın kumbarasının formunda yatık yamuk şekildeydi. Kaptan köşkleri yine *Efes* ve *Sur* gibi kahverengi ahşaptı. Ancak bacanın formu yaıtk olduğundan ve hemen kaptan köşkünden sonra başladığı için onlardan farklı olarak kaptan köşkü güverte gövdesinden ayrıksı durmuyordu. *Bergama* ve *Selçuk* 1985 yılında Alaybey Tersanesi'nde büyük bir bakıma girdi. Motorlar dahil her şeyleri elden geçirildi. 1995 yılında *Selçuk*, grank milindeki ağır hasar nedeniyle kullanılamaz duruma geldi. Onun da gerekli parçaları Bergama için alındıktan sonra tekaüte ayrıldı. *Bergama* ise 2000 yılında vapurlar belediyeye devredildikten sonra tekrar bir yenilenme ameliyesine alındı. Bu kez iç nizamı da değiştirildi. Daha önce beyaz renge boyanmış pencere çerçeveleri tekrar orijinal rengi kahverengiye dönüştürüldü. Ön alt güvertedeki cam göbeği açık yeşil tahta kanepeler kaldırıldı, meşin olan koltuklar ve sabit masalar konuldu. Böylece İzmir'in muhteşem dördüzlerinden geriye bir tek *Bergama* kaldı.

İzmir'de bir İstanbullu

İzmir'in vapur filosunun ulaşıma yetmediği zamanlarda İstanbul'dan takviye gemilerin geldiği olmuştu. Ama hiçbiri *Hasköy* gibi 50 yıl İzmir'de kalmamıştı. *Tarz-ı Nevin* ve *Sütlüce* 1940 ve 50'li yıllarda İzmir'de kısa bir zaman için muvakkat çalışmıştı.[7] Ama 1962'de İstanbul'da sadece birkaç ay çalışıp

6 *Sur* vapuru en son 1990'larda Gelibolu'daki bir gemi söküm tesisinde görüldü. Yanında bağlı olan ise İzmir'de *Göztepe* adıyla hizmet etmiş *Beşiktaş* vapuruydu.

7 *Hasköy* aslında İstanbul için üretilmişti. 1950'lerin başlarında İstanbul'da Şirket-i Hayriye döneminden kalan vapurlar çok eskidiği için Boğaz hattı ve ana hatları besleyen arterlerde hızlı ve çabuk gemilere ihtiyaç duyuluyordu. 1948-1951 yılında Marshall Planı gereğince Hollanda'dan 700 kişilik 3 vapur satın alınmıştı. Üçüz olan 1952 tarihli *Beylerbeyi*, *İstinye* ve *Yeniköy*'ün performansları şehir hatları idaresini memnun etmiş olacak ki, bu tür hafif gemilerin Türkiye'de

aynı yıl İzmir'e gönderilen *Hasköy*, tam 50 yıldır İzmir Körfezi'nde hizmet vermekte.[8] 13 mil süratinde ve 43 metre uzunluğunda Hasköy diğer körfez vapurlarından ayrılan formuyla hemen göze batıyordu. Pruvası hem İzmir dördüzlerinden hem de sonraki yıllarda yapılan *Alaybey* ve *Dokuz Eylül*'den daha yüksek ve gövdeyle bütünleşikti. Bu haliyle 1950'lerin başında inşa edilen lüks yolcu vapurlarının minyatürü gibiydi. Pencereler Alman vapurları gibi yatık değil boyuna dikdörtgen, daha dar ama birbirinin peşi sıra yerleştirilmişti. Fiat motorları haricinde tamamen Türkiye yapımıydı.

Vaniköy, 1978'de Güzelyalı'daki Göztepe İskelesi'nin yeniden açılması nedeniyle *Beşiktaş* ile birlikte İstanbul'dan İzmir'e gönderilmişti. *Beşiktaş*'ın adı *Göztepe* olarak değiştirilmişti. *Göztepe*, Güzelyalı seferleri için düşünülürken, *Vaniköy* vapuru Konak-Pasaport-Alsancak-Karşıyaka seferlerine verildi. Fakat İzmir'in vapur filosunda İstanbul semt isimlerini taşıyan bu iki ayrıksı vapurun dışında 1976'da hizmete giren iki vapur vardı ki bunlar İzmir'in özbeöz simgeleriydi. *Alaybey* ve *Dokuz Eylül*'den bahsediyorum.

İzmir'in çocukları

Alaybey ve *Dokuz Eylül* İzmir'in sembolü olmuş Alman dörtlüsünden *Efes* ve *Sur* örnek alınarak dizayn edilmişti. Fazla yüksek olmayan bir pruva, yuvarlak kıç, sade dış tasarım, ön ve arka üst güvertelerde açık kısımlar. *Efes* ve *Sur*'dan pruvası az buçuk yüksek tutulmuştu. Pencereler ise çerçeveli dikdörtgen değil çerçevesiz kare şeklindeydi. Üst kapalı güverte ve alt arka meşin koltuklu, ön alt kısım ise tahta kanepelere sahipti. Bu vapurlara *Efes* ve *Sur*'un mirasçısı olarak bakılıyordu. Ancak vapurlar hizmete girerken ön bahçedeki kısımın üstünde bulunan sac tavanın manevraya olumsuz etki yaptığı düşünülerek buradaki aksam kesildi, tamamen açık ve üstü seyyar tenteyle örtülü bir hale getirildi sonradan. Bu haliyle *Efes* ve *Sur*'a daha çok benzemişti.

Ver elini İstanbul

Her zaman söylerim, İstanbul'un şehir hatları vapurlarının yanında İzmir körfez vapurlarının sayısı pek mütevazıdır. Bunu İstanbul'a gitmeden çok önce biliyordum. Yeşilçam filmlerinde özellikle Galata Köprüsü, Eminönü

de inşa edilmesi düşünüldü. 1956 ve 1958 yıllarında İstinye Tersanesi'nde *Ortaköy* ve *Çengelköy* ikiz vapurları, bunları takiben Hasköy Tersanesi'nde ise 1956 ve 1958 yıllarında *Vaniköy* ve *Beykoz* son olarak da 1962'de *Hasköy* inşa edildi. *Hasköy* 1962'de, *Vaniköy* 1970'lerin sonlarında, *Beykoz* ve *İstinye* ise 2000'li yılların başında İzmir'e gönderildi.

8 2013 yılı başlarında *Hasköy* (*Gölcük*) hâlâ aktif olarak Konak-Karşıyaka arasında hizmetini sürdürmektedir.

Gölcük *ve* Alaybey.

Meydanı, Sarayburnu görüntülerinde yığınla değişik formda vapur görürdüm. Bir bakmışsın Bebek sahilinde Ekrem Bora Türkan Şoray'a bir şeyler söylerken arka kadrajda bir Boğaz vapuru peyda olur, ya da siyah beyaz bir filmde Sadri Alışık'ın tüm neşesine rağmen gözlerinin ta derinlerine sinmiş o melankoliye fon olarak Galata Köprüsü'ne yanaşan vapurlar eşlik ederdi. Ses efektörleri "vaaaatt, vuuuttt, ciyuuuv," gibi vapur düdüklerinden oluşan aynı kakafoniyi mutlaka İstanbul'un o peyzaj güzelliğindeki 60'lı yıllarının görüntüsüne her seferinde yamıyorlardı. Ya da Çamlıca Tepesi'nde ağaçların arasında saklambaç oynar gibi yapan genç âşıkların görüntüsüne, aşağıdaki bahirde kuğu misali süzülen bir vapur da dahil olurdu. Ayrıca evin bir köşesinde bulduğum babama ait eski bir kitapta, Çetin Altan ve Ara Güler'in İstanbul röportajlarında[9] Haliç vapurlarını anlatan bir bölüm vardı ki, gözümle görmediğim halde tüm canlılığıyla beynime kazınmıştı. Onlar yok olmadan bir yerinden yakalamalı, dünya gözüyle görmeliydim...

1982'de İstanbul'a ilk defa gittiğimde bir öğrenci kafilesinde yer alıyordum. Üniversitede Sanat Tarihi okuduğumuzdan vaktimizin çoğu eski cami ve medreselerde, müzelerde, Bizans kiliselerinde geçiyordu. Fakat dört günlük gezimizin yegâne tatilinde bizden Boğaz turu ya da Adalar arasında seçim yapmamız istendiğinde büyük çoğunluk Adalar'a gitmek istemişti. Zaten bizim gezimizden birkaç sene önce Şehir Hatları İdaresi Köprü'deki iskeleleri kaldırdığından o müthiş Galata Köprüsü görüntüsünden mahrum kal-

9 Çetin Altan - Ara Güler, *Al İşte İstanbul*, Yazko, 1980.

mıştım. Şimdi de Boğaz'daki eski iskeleleri dünya gözüyle görme fırsatını kaçırıyordum. Elbette bunları sesli ifade edemezdim. Katlanacaktım bir şekilde. Eminönü'ne ada vapuruna binmek üzere gittiğimizde ise tek kelimeyle büyülenmiştim. Sanırım iskelelerde 10'a yakın vapur vardı.

Ada'ya gittiğimiz vapuru elbette hâlâ hatırlıyorum. *Turan Emeksiz*'di adı. Heyula gibi bir şeydi. İskelenin kapısı açıldığında büyük bir heyecanla vapura yöneldim. İzmir'in vapurlarında 3. kat yoktu, İstanbul vapurlarında ise, filmlerde görmüştüm, vardı. Yukarı çıktığımda parmaklıkların kenarında bir yer kaptım. Buradan Köprü ve Karaköy'ü, denizdeki vapurları rahatlıkla seyredebiliyordum. Varsın diğer arkadaşlarım yanımda olmasın. Diğer yolcuların da ilk tercihi burası olmalıydı ki kısa zamanda en üst güvertedeki kanepeler tamamıyla dolmuştu. Vapur hareket ettiğinde gözlerim beyhude Belgin Doruk ya da Ayhan Işık'ı aradı. Onlar başka bir devirde yaşamıştı ben şimdi tortularıyla yetinmeliydim. *Oğlum sen neler kaçırdın biliyor musun?*

Vapur Büyükada'ya yanaştığında gemiden en son inenlerden biri de bendim. Çünkü geminin plaketini arıyordum. Makine dairesinin oralarda bir yerde bulup okudum, "Glasgow"[10] yazıyordu. İskeleden indiğimde bağlı bir vapur daha gördüm: Onun ismi *Sedef Adası*'ydı.[11] Bir an şeytan dürttü; onun da içine girip plaketinden yapım yılını ve nerede yapıldığını öğreneyim diye. Ama diğerlerinden çok fazla ayrı kalmıştım, cesaret edemedim keşfimi sürdürmeye. Kaybolabilirdim. Mecburen arkadaşlarıma katıldım. Aklım Boğaz gezisinde kalmıştı. Bir ara denizden topladığımız ve Büyükada sırtlarında taşların arasında ateş yakıp pişirdiğimiz midyelerin lezzeti bile unutturamamıştı onu.

Ada'dan dönüşteki vapurun adı *İnciburnu*'ydu. Dönüşte şahit olduğum ve İzmir'de pek rastlanmayan bir vaka ise gemideki seyyar satıcıydı. Bir tiyatrocu titizliğiyle kelimeleri seçen bu adam malını satmakta epey mahirdi. Eminönü'nde vapurdan indiğimde ben de ondan alışveriş etmiştim. Aletin tam olarak ne işe yaradığını bilmiyordum ama satıcının anlattığı kadarıyla sivri olan tarafı konserve ve gazoz açmak, yuvarlak ve yarık olan tarafı ise bıçak bileylemek için kullanılıyordu. Pek işime yarayacağını sanmıyordum ama yine de almıştım. Yanında hediye olarak bir tarak vermişti. Bu çok ilginç bir zamazingoydu. Görünürde 7-8 cm uzunluğunda bir plastik parçasıydı ama üstündeki düğmeye basıldığında bir yay yardımıyla sustalı bıçak açılır gibi yuvasından bir tarak fırlıyordu. Sonraki günler oynaya oynaya yayını boz-

10 *Kuzguncuk, Kanlıca, Anadolukavağı, Ataköy, İnkılap, Pendik, Harbiye, Ali İhsan Kalmaz, Turan Emeksiz* gemilerinden oluşan ve "Dokuz Kız kardeş" (Fairfield Sisters) olarak adlandırılan 1961 Glasgow yapımı ünlü vapurlar.

11 1973'te Camialtı Tersanesinde inşa edilen *Sedef Adası, İnciburnu* ve *Bostancı* üçlüsü. *Sedef Adası* daha sonra *Aykut Barka, Bostancı* vapuru *Ahmet Hulusi Yıldırım* ve *İnciburnu* ise *Barış Manço* adını aldı.

muştum. Zaten tarağı da, dişleri birkaç zaman zarfında durduk yerde dökülünce atmak zorunda kalmıştım. Fakat konserve, gazoz açacağı, biley aleti karması olan metal zımbırtıyı uzun yıllar hatıra niyetine sakladım. Bir keresinde annemin et kesmekte kullandığı bıçağı bileyleyeyim derken güzelim paslanmaz çelikten bıçak bunun yüzünden, bilenmek yerine kenarı testere gibi tırtıklı bir hale gelmişti ama yine de atmaya kıyamamıştım. Burhan Pazarlama'nın yadigârıydı o. Kendisinin beyanına göre vapurda arsa bile satmış. Ben onun yalancısıyım...

Vapur ve aşk[12]

Üniversiteyi bitirince sudan çıkan balığa dönmüş, askerliğe kadar boş kalmayayım düşüncesiyle ansiklopedi pazarlayan bir şirkette çalışmaya başlamıştım. Suna'yı da o firmada tanımıştım. Güzeldi ama gözlerinde derin bir boşluk vardı. Erkekler onu elde edemeyeceklerini bildikleri, kadınlar da kendilerini onun kadar çekici hissetmedikleri için büroda pek sevilen bir insan değildi. Fakat ben sevmiştim çantasında Carson McCullers romanı taşıyan bu kızı. *Yalnız bir avcıdır yürek.* Pek bir şeye derman olacağını sanmadığımız ansiklopedileri bin bir yalanla satmaktan sıkıldığımızda kaytarıp vapurla Karşıyaka'ya geçerdik. O zamana kadar hep küf kokulu, izbe bir yer gibi algıladığım vapurların bodrum katları onun sayesinde gözüme daha çekici gelmeye başlamıştı. *Bergama* ve *Selçuk*'un bodrum katlarına alt ön salondan girilirdi ve çoğunlukla *Selçuk*'unki açık olurdu. Ön salondan aşağı inen genç bir çift dikkat çekeceği için vapura ilk binenlerden olmaya gayret eder, çaktırmadan aşağı süzülürdük. *Alaybey* ve *Dokuz Eylül* ikizlerinin bodrum girişleri ise sahanlıktaki orta kapıydı ve her zaman kilitli olurdu. Zaten diğerlerinden farklı olarak koltukların art arda dizilmesi yerine tahta kanepeler güvertenin yan duvarlarında sıralanmıştı. *Bergama*'nınkinde ara sıra mürettebattan biri demlenmek için aşağıya inerdi. En kıyağı *Selçuk*'tu. Kimse gelmezdi.

Bodrumda yarı karanlıkta kanepeye uzanıp başını dizlerime koyardı. Kirpiklerinde koyu rimel, tırnaklarında kahverengi oje, dudaklarında çatlakları örtmek yerine daha da belirginleştiren bordo ruj ve dizlerimde yan döndüğünde karnıma değen sert göğüsleri vardı. Onu kırmızı ışıkta geçen bir şoför gibi bodoslama öptüğümde bir şarkı mırıldanırdı. Aynı şarkıyı ben de çok severdim. O yıl Alpay'ın meşhur ettiği Atilla İlhan'ın şiirinden bestelenmiş "Üçüncü Şahsın Şiiri"ydi.[13] Kimselere benzemediğimizi sandığımız için mi üçüncü şahıstık yoksa bu ülke bizim değil, bizim gibileri öldürmek isteyenlerin ülkesi olduğu için mi? "Kamyoncu," derdi bana iri yapılı olduğum

12 Koyu renkli, italik basılmış satırlar Atilla İlhan'ın şiirinden alınmıştır.

13 Beste: Selim Atakan.

için. Ağladığında tıpkı köpek yavrularının çıkardığı gibi kesik kesik tiz bir ses çıkarırdı. Ben de onun ağlamasıyla alay ederdim. Bizden bir halt olmazdı. Mekke'ye gidip Kâbe'yi görmeden gelenler gibiydik sanki.

Ara sıra okumam için kitap getirirdi. Kitaplar da kitap olsa bari: Tezer Özlü, Vüs'at O. Bener, Kafka, Beckett, Brautigan, Pavese. Bir gün yine yanında bir kitap getirmişti bana okutmak için. "Aslında eski bir kitap bu, yazarı öleli epey olmuş," demiş sonra eklemişti: "Şimdi tekrar basıyorlar eserlerini." Şöyle bir kapağına bakmıştım, fiyakalı da bir adı vardı: Tutunamayanlar! Daha önce hiç duymamıştım. "Oku bak, kendini bok gibi hissedeceksin sayemde. Bu iyiliğimi de sakın unutma." Sonra da alaylı bir şekilde yine o bildik şarkıyı mırıldanmaya başlamıştı. *"gözlerin gözlerime değince, felaketim olurdu ağlardım".*

İntihara meyilli bir yapısı vardı, sık sık bundan bahsederdi. Birkaç yıl önce denemiş ailesi kurtarmış. *"üşürdüm içim ürperirdi"*. "Hayatı da tadında bırakmak lazım," derdi ama benim askere gideceğimi bildiği için de endişesini belirtmeden edemezdi. "Gidip de oralarda öldürtme kendini." Sonuçta bir buçuk yıl sonra askerliğimi yapıp gelmiştim ama o artık yoktu. İzini kaybetmiştim. **"jezabel kan içinde yatardı"**. Evlerini bilmiyordum, verdiği telefon numarasından da başka birileri çıkmıştı. O panikle telefon rehberinde onun soyadındaki her numarayı aramıştım ertesi ay şişkin bir telefon faturası gelmiş, babam köpürmüştü. Belki hep söylediği şeyi yapmıştı, belki de bugün bir yerlerde çocuk sahibi olup şişmanlamış, göz altları torbalı, yorgun bir ev kadını olarak hayatını idame ettiriyordu. Vapurlar sanki artık bir kişi eksik kalkıyordu iskeleden. Pencereden bakardım. Belki palamarlar çözülmeden koşa koşa o gelecekti. **"akşamlar bir roman gibi biterdi"**. İki yılı aşkın, akşamlarım zift gibi kararmıştı. Pencerelerin ve oda kapısının altını çaputlarla tıkardım, yine de her seferinde o yağlı ve yapışkan karanlık, sigara dumanı gibi bir yerlerden sızardı. Derdimi ummana döküyordum lakin inleyebileceğim asuman ortada yoktu. Ağzı da sürekli elma kokardı. Nasıl bir aşktı, ne bileyim...

Askerlik ve İstanbul

1982'deki birkaç günlük İstanbul misafirliğinin ardından 1986'da Tuzla'daki yedek subay okulunda öğrenciliğe başladığımda her cumartesi pazar trenle Haydarpaşa'ya inmek ve sahildeki ufak kahvede oturup gelip geçen vapurları sigara ve çay eşliğinde seyretmek ayrı bir keyifti. İzmir'de görülmemiş bir çeşitliliğe sahipti İstanbul vapurları. Ve anlaşılan onları sınıflandırmak ve haklarında bilgi sahibi olmak da çok zordu. Neler neler vardı ki. Kuğu gibi endamlı, yüksek pruvalı, çapası bile beyaza boyalı, baştan kıça bir kraliçe-

nin endamını taşıyan Glasgow yapımı *Turan Emeksiz*, *İnkılap*, *Ali İhsan Kalmaz*, upuzun gövdeleriyle ve isimlerinin daha üstte yazılmasıyla diğerlerinden ayırdığım *Paşabahçe*,[14] *Fenerbahçe*[15] ve iki adet eski vapur *Suvat ve Ülev*.

Yedek subay öğrenciliğimin sonunda kurayı yine İstanbul'a çekince vapurları incelemek için önümde daha uzun bir süre hasıl oldu. Gerçi hiçbir zaman kendime göre tuttuğum gemi envanterini bitirememiştim ama yine de bir takım notlar alıyor, onları ayırt etmek için kendime göre bir takım işaretler koyuyordum. Mesela Camialtı Tersaneleri'nde imal edilenleri çapası siyah ve sivri diye tarif etmiştim. *Haydarpaşa* ve *Büyükdere*[16] gibi daha eski vapurlara burnu yüksek düz, *Heybeliada*'ya[17] arka güverteye doğru ahşap kaplamaları yüzünden tahta pencereli, *Burgaz*'a[18] burnu dümdüz diyordum. O tarihlerde sayısı iyice azalmış ve tek tük kalmış *Boğaziçi* gibi Şirket-i Hayriye vapurlarına ise burunsuz diye isim takıyordum. Ben askerliğimi bitirirken hizmete giren *Fahri Korutürk* gemisine ise köpekbalığı burunlu demiştim. Fakat hiçbir zaman İstanbul vapurları listemi tamamlayamamıştım. Demirden leblebiydi doğrusu. Hem küçük kâğıt parçalarına not aldığım için çoğu kısmı zamanla kaybolmuştu hem de İstanbul günlerimi şenlendiren esmer bir cins-i latif mevcuttu artık. Sirkeci'de veya Karaköy İskelesi'nde, Köprü'de etrafa aval aval bakınıp vapur isimlerini not etmek yerine Yıldız Korusu'nda ağaçların ve bitki örtüsünün yoğun olduğu bir yere uzanıp cilveleşmek daha çekici görünüyordu. Gerçi bununla entel muhabbetler edilmiyordu lakin idare-i maslahata bağlamıştım. Tarkovski'nin *Solaris* filmindeki gibi deniz mi bunları yaratıp karşıma çıkarıyordu, ne bileyim...

İzmir'e avdet ve yeni vapurlar

Daha 1980'lerin ortalarına gelindiğinde İzmir'de *Efes* ve *Sur*'un emekli edileceği söylentileri somut bir adımla hayata geçer gibi olmuş, İstanbul'da İzmir için iki gemi kızağa konmuştu: Bunlar *Bayraklı* ve *Alsancak*'tı. Daha sonra gemilerden *Alsancak* olanının adı *Karşıyaka* olarak değiştirildi. Gemiler

14 1952 İtalya Taranto Tersanesi yapımı ve İstanbulluların söylediğine göre filonun en hızlı gemisi.

15 1952 İngiltere Denny Dumbarton yapımı bahçe tipi vapurlardan.

16 1949 Hollanda yapımı *Büyükdere*, *Büyükada*, *Anadoluhisarı*, *Rumelihisarı*, *Yalova* ve *Haydarpaşa* altılısı. Benim İstanbul yıllarından hatırladığım *Haydarpaşa* ve *Büyükdere*'ydi. (Bu vapurları İstanbullular Büyükada Sınıfı ya da Yalova Sınıfı olarak isimlendirir.)

17 1928 Marsilya yapımı. (Diğer kardeşi ben doğmadan önce erken bir şekilde tekaüte ayrılmış *Kalamış*.)

18 1912 Marsilya yapımı üç kardeş. Ben sadece *Burgaz*'a yetiştim. Moda, vapurlar konusunda büyük otorite rahmetli Eser Tütel'in kitaplarından öğrendiğimize göre 1967 senesinde filodan ıskat olmuş, diğer kardeş *Kadıköy* ise 1966 yılında bir tankerden dökülen akaryakıtın alev almasıyla iskelede yanmıştı. (İstanbul vapur muhibleri 1912 ve 1928 inşa tarihli iki ayrı grup bu vapurların beşine birden Burgaz Sınıfı adını takarlar.)

1985'te İzmir'e geldi ama kimse bunlardan hoşnut kalmadı. Bir kere gemiler gereğinden fazla iriydi. Ayrıca yerel bir gazetenin yazdığına göre hiç de İzmir körfez vapurlarına benzemiyordu. Hatta o gazetenin yazdığına göre gövdesinde perçin izleri bile mevcuttu! Gerçekten de bunlar İzmir'den ziyade İstanbul'un anahat yani Kadıköy-Haydarpaşa-Karaköy hatlarındaki vapurları andırıyordu. Üstelik ön güverte tamamen kapalı ve denizcilik jargonunda tabut gemi denilen şekildeydi. Gerçi *Bergama* ve *Selçuk* da o formdaydı ama İzmirlinin gözleri onlara alışmıştı. Nihayet bu iki vapur, *Bayraklı* ve *Karşıyaka* 1988 yılında İstanbul'a geri gönderildiler; sonraki yıllarda adları değiştirilip hizmetlerine orada devam ettiler.

İzmir'e döndüğümde bir yıl işsiz kalmıştım. Bir gün avare avare dolaşmaya gittiğim Karşıyaka'dan otobüsle dönerken Alaybey Tersanesi'nde kızakta iki gemi gördüm.[19] "Demek yıllar sonra Alaybey Tersanesi'nde iki tane daha körfez vapuru yapılacaktı ha..." 1988 yılında bu vapurlar da Körfez'de arz-ı endam etmeye başladılar. Adları *Kumburgaz* ve *Ambarlı*'ydı. Hemen hemen bu tarihlerden bir müddet önce ya da sonra olabilir, *Bayraklı* ve *Karşıyaka* İstanbul'a iade edilmişti. Artık işsizlik günlerimde Pasaport rıhtımına bakan kahvehanede boş boş otururken onları da seyredecektim.

6:45'te vapur

Doksanlı yılların başında evlendiğim zevcem Karşıyaka'yı çok sevdiği için Alsancak'tan oraya taşınmıştım. Artık Karşıyakalı olmuştum, üniversiteye de vapurla gidip geliyordum. Deniz yolculuğu gibisi yoktu. Elâlem hıncahınç dolu belediye otobüslerinde sabah akşam balık istifi seyahat ederken, biz vapur sakinleri yazın açık havada sigara-çay, kışın ise kapalı salonda salep eşliğinde gayet keyifli gidip geliyorduk. Üstelik yılların birikimiyle aşina da olmuştuk birbirimize. Selamlaşmıyorduk, samimi değildik, bizden büyüklerin anlattığı gibi hal hatır sorma ve arkadaş olma arzusu 2000'li yıllarda yoktu. Fakat yine de sabah 8:15 Karşıyaka ve akşam 17:45 Pasaport sakinleri birbirimize alışkındık. Bu yirmi yıllık zaman diliminde *Bergama - Selçuk* ikizleri, *Alaybey - Dokuz Eylül* ikizleri, Vaniköy - *Hasköy* ve *Ambarlı - Kumburgaz* ikizleriyle haftanın beş günü seyahatler yaptım. 1999 yılında sekiz adetlik vapur filomuza *Beykoz* ve *İstinye* katıldı. Bunlar İstanbul'da hizmet görmüş köy tipi vapurlardandı. *Vaniköy* bu yıllarda seferden çekilmiş ve ıskat edilmişti. Onların boşluğunu aynı sınıftan olan bu vapurlar dolduracak-

19 Halbuki tersanede 3 gemi yapılıyordu. Ben otobüsten iki tanesini görebilmiştim. İşin aslı 1988'de İstanbul İstinye ve Haliç tersanelerinde 7, İzmir Alaybey Tersanesi'nde ise 3 gemi inşa edilmişti. Bunlar 10 kardeşti. İzmir için büyük gelen *Karşıyaka* ve *Bayraklı*'nın İstanbul'a geri gönderilmeleri yüzünden *Kumburgaz* ve *Ambarlı* adı verilen iki vapur İzmir için tutulmuş, *Tuzla* adı verileni ise İstanbul'a yollanmıştı. *Tuzla* diğer 7 kardeşi ile o sularda hayatını sürdürecekti.

tı fakat *Beykoz* geldiğinden beri sorunluydu. Uzun bir bakımdan sonra bile tam randıman alınamayınca kısa bir süre çalıştıktan sonra o da tekaüte ayrıldı. *İstinye* ise 2000 yılından Konak İskelesi'nde mendireğe çarpıp batacağı 2011 Temmuzu'na kadar 11 yıl süreyle İzmirlilere hizmet etti.[20] Değişik ve özgün çizgileriyle *İstinye* ve çok az bindiğim *Beykoz* bana İstanbul yıllarımı hatırlatırdı.

İstanbul bambaşkaydı İzmir'den. Zaman zaman denk gelen sempozyum ya da çalıştaylar eski günleri anmanın vesilesi olurdu. Ve mutlaka vapurlar. Glasgowların, köy tipi vapurların, bahçe tipli heyulaların son demleri. Yine böyle bir İstanbul seyahatinde arabalıda tanıştığım yol arkadaşımın kardeşi Harem'de bizi karşılamıştı. Onlar Kadıköy'deki çay bahçesinde özlem giderirken ben iskeleden tornistan eden vapurlara transa geçmiş gibi bakıyordum. Aklıma gençliğimde tutmaya çalıştığım vapur envanteri gelmişti. Kim bilir ben burada yokken kaçı tekaüte ayrılmıştı? Gözüm bir ara bizim iki kardeşe takıldı. Adam sürekli yolculuk halinde bir pazarlamacıydı. Kadının ise insanın içine işleyen cam kırığı gibi kesik kesik bakışları vardı. Huzursuz bacak sendromundan muzdarip, konuşurken sinir bozucu bir tikle tempo tutar gibi karşısındakinin dikkatini dağıtıyordu. Kuvvetle muhtemel bana bir şeyleri hatırlatıyor, lakin ne olduğunu çıkaramıyordum. Terslikler de başlamıştı üstelik. Misafirhaneden yer ayrılmamıştı, kalacak bir yer lazımdı. Sonuçta kadın çalıştığı yerin yakınında, Beyoğlu'nda ucuz bir pansiyon ayarladı. İlk akşam Taksim'deki kongre merkezinden dönerken ona uğradım teşekkür için. Sehpada bir kitap: *Yolları Çatallanan Bahçe. Borges'yi sever misin? Ben bayılırım. Ya Camus, Auster? Nevrotik kadın paratoneriyim ben. Neydi senin adın Mika mıydı? Bakışlarından belliydi zaten.* Ertesi gün sempozyum öğleye kadardı. Pis bir ahmakıslatan yağıyordu. Gidecek yerim olmadığı için yine ona uğradım. Çok sevmiş bu tür bulanık havaları. Vapurla Boğaz turuna çıkalım mı? Hem edebiyattan bahsederiz. *Kimse bir şey demez mi? Hayır, büronun sahibiyim ben.* Bir hafta sonra beni feribota yolcu ederken derin derin düşünüyordum. İnsanların reenkarne olacağına inanmıyordum ama galiba aşklarda reenkarnasyon mümkündü. Büyük ihtimal deniz ve vapurlar sebep olmuştu buna.

İzmir'de 2000'li yıllardan sonra ağırlık, 750 kişilik *Ambarlı* ve *Kumburgaz*'daydı. Bunlar formları ile olmasa bile yolcu kapasiteleri ile tam bir körfez vapuruydu. Şekilleri ise biçimsiz kısalıkları hariç daha çok 1970-80 arası İstanbul için imal edilmiş vapurları andırıyordu. Epey yüksek pruvaları vardı. Kısa olmaları ise bütünlükten yoksun bir görüntü veriyordu. Özellikle

20 Hollanda yapımı *İstinye*, *Yeniköy*, *Beylerbeyi* üçüzlerinden *Beylerbeyi*'nin sonu *İstinye*'den daha trajik olmuştu. 1996'da lodos yüzünden bağlı olduğu iskeleden halatları kopmuş ve açığa sürüklenmiş, sonunda Salacak'ta karaya oturmuş ve aylar boyu orada çürümüştü. Bir müteahhit gemiyi satın almış ve yerinde parçalamıştı.

benim gibi gözleri İstanbul'un bahçe, Glasgow, şüheda tipi vapurlarına aşina olanlar, bu 10 kardeşe baktığında sanki gemilerin inşası sırasında verilmiş ani bir karar değişikliğiyle gövdenin kıça doğru aniden sonlandırıldığı gibi bir hisse kapılıyordu. Gerçekten de çok yüksek pruva ile çelişki doğuran bu kısa form, lüzumsuz hatta çirkin denilebilecek bir orantısızlığı simgeliyordu. Vapurların iç müştemilatı da kötüydü. İri gövdesi nedeniyle ferah bir oturma yeri umanlar, içeri girdiğinde oldukça rahatsız ve rastgele serpiştirilmiş intibaını veren formika kanepelerle karşılaşıyorlardı. Üstelik ortalara doğru üst kapının hizaları bomboş bırakılmıştı. Bu vapurlar yazın 700'ü aşkın yolcu kapasitesine sahip olmasına rağmen kışın ancak 590 kişi alıyordu. Vapurun en ferah yeri açık ön bahçeydi. İki tarafındaki kocaman filikalar nedeniyle ortam daraltılmış olsa bile açık hava benim gibi sigara tutkunları için birebirdi. Neticede tüm biçimsizliklerine rağmen oldukça süratli gemilerdi.[21]

Fakat o biçimsiz kıçları... Gemiler eğer kadına benzetiliyorsa vapur kıçları da kadınların kalçalarıdır. *Efes, Bergama, Selçuk* ve *Sur* biçimli ve tam yuvarlak bir kıça sahiptiler. Eh *Alaybey* ve *Dokuz Eylül* de üst güverte ile kıç güverte arasındaki boşluğun uzunluğu hariç tutulursa fena değildi. *Hasköy*'de ise zaten geminin kıçı, yuvarlak olmaktan ziyade köşeliydi. Çıkıntı gibi duran tuvalet kapısı geminin sivri intibaı veren kıçını iyice geometrik bir forma sokmuştu. Kardeşi *Vaniköy*'ün de ondan farkı yoktu. Fakat *Kumburgaz* ve *Ambarlı* tam manasıyla fecaatti. Korkuluktan üst güverteye yükselen üç adet yamuk çubuğu ve gövdenin bitimine yakın genişlermiş gibi bir his veren, kilolu bir kadının kıçını anımsatan formuyla; gemilere arkadan bakıldığında ikisi de kunt ve hantal bir manzara arz ediyorlardı. Kaldı ki akla kalça getirmek şöyle dursun, insanın imgesinde canlanan şey tabiri caiz ise deforme olmuş bir mabattı.

Üstelik *Ambarlı* ve *Kumburgaz*[22] eski körfez vapurlarının orijinalliğinden de uzaktaydılar. Muhteşem dörtlünün, *Hasköy*'ün, *Vaniköy*'ün, *Alaybey* ve *Dokuz Eylül*'ün aksine üst katlarda hiçbir yaratıcılık yoktu. Sadece dümdüz tahta kanepeler mevcuttu. Halbuki vapurlara ruhunu veren biraz da iç ak-

21 2000'li yıllara girmeden birkaç ay için bu C tipi vapurlardan Kilyos 3 İzmir'e verildi. *Ambarlı* ve *Kumburgaz*'la aynı tip olmasına rağmen sanki bu vapur daha hızlıydı. O yıl 17:40 Pasaport-Alsancak-Karşıyaka vapuru 17:50'ye Konak-Pasaport-Karşıyaka olarak değiştirilmişti. Bir akşam vapurun iki dakika geç gelmesi yüzünden Pasaport ahalisinin yüksek sesle hoşnutsuzluğunu ifade etmesi üzerine iskelede bulunan Denizcilik Bankası çalışanlarından biri gelen vapurun Kilyos 3 olduğunu belirtmiş ve yolculara merak etmemelerini, geminin yolda bu rötarı rahat rahat ekarte edeceğini söylemişti. Gerçekten de vapur tam yol giderek zamanında Karşıyaka İskelesi'ne yanaşmıştı.

22 2000 yılında belediye gemileri TDİ'den devraldığında *Ambarlı*'nın adı "Korclon", Hasköy'ün adı "*Gölcük*", *Kumburgaz*'ın adı "*Yalova-1*" ve *İstinye*'nin adı "*İhsan Alyanak*" olarak değiştirildi. İliklerimize kadar sinmiş köksüzlüğümüz ve her şeyi kendi kafamıza göre kurgulama hastalığımız bir kez daha tescillendi.

samıydı. *Efes* ve *Sur*'da üst katta ve alt arkada yolcuların eşyalarını koyması için yapılmış fileli yerler vardı. Muhteşem dörtlünün öndeki ikinci mevki tahta sıraları bile orijinaldi. Bu tahta sıraların oturacak yeri baldırlara doğru yuvarlak, sırt dayanan yerleri ise belin iyice yerleşmesi için çok hafif meyilli tasarlanmıştı. *Bergama* ve *Selçuk* ikiz olmasına rağmen üst katta *Selçuk* kırmızı, *Bergama* ise koyu bej-kahverengi arası muşamba kaplı kanepelere sahipti. Keza yine ikiz vapurlardan *Dokuz Eylül* ve *Alaybey*'de de kanepelerinin değişik renkte olması iç aksamlara çeşitlilik katmıştı. *Dokuz Eylül*'ün aydınlatma armatürleri orijinalken sonradan *Alaybey*'de alt kata simit floresanlar takılmıştı. İç kısımları birbirinden farklı olan *Vaniköy* ve *Hasköy*'ü hiç saymıyorum. Tüm bunlara ilaveten eskiden *Bergama* ve *Selçuk*'un arka güvertelerinde kolçaklı tahta koltuklar, masalar mevcuttu. Fakat bunlarda arka güvertedeki sabit tahta sıraların rahatsız olmasını geçtim, dişe dokunur hiçbir ruh yoktu. Hepsi de aynı sıradanlığı taşıyorlardı.[23]

Fakat yine de bunlar vapurdu. Bunlardan beteri ise deniz ulaşımının belediyeye geçmesi ile pıtrak gibi çoğalan motorbotlardı. Karadeniz'in yerel atölyelerinde imal edilmiş; altı düz, düşük pruvalı 400-500 yolcu kapasiteli bu tekneler, özellikle oturanı rahatsız etmesi için gayret gösterilmiş kanepeleri ve her biri zevksizlik abidesi olan iç müştemilatı ile bir kâbustu. Nasıl ki trenle hafif raylı sistem arasında bir ruh farkı varsa, bunlarla körfez vapurları arasında da büyük bir fark vardı. Bunlar gün görmüş değildi. *Kitsch* demek daha doğru olacak; mahalliliğin ve taşranın esintilerini taşıyorlardı. Tek artıları burundan yanaşmaları nedeniyle manevra zamanlarının kısa olmasıydı. Zaten eski vapurlar da bir bir ıskat olduğundan meydan bunlara kalmıştı.[24]

Ve sancı geç saatlerde...

Konak açıklarından vapurun ışıkları görünmüştü, ayağa kalktım. Hem geceleyin denizi fazla seyretmek adamı melankolik yaparmış, en azından bende öyle...

---

23 Benden daha yaşlı olanların söylediğine göre *Efes* ve *Sur* ikizleri uzaktan direklerinin farklı renklerde olması yüzünden rahatlıkla birbirinden ayırt edilebilirmiş. Efes'in direği hep kahverengiyken, *Sur* sarı ve turuncuya çalan açık kahverengi tonlarda, kimi zaman ise ortadan yukarıya kadar beyaz boyalı olurmuş. *Selçuk* ve *Bergama* ikizlerinde ise *Bergama*'nın direği kahverengiyken, *Selçuk* yarıya kadar sarı sonra beyaz renkteymiş. Ben de vapurlar belediyeye devredilinceye kadar *Dokuz Eylül* ve *Alaybey* ikizlerini uzaktan ayırt edebiliyordum. *Dokuz Eylül*'ün kaptan köşkü koyu kahverengiyken, *Alaybey*'in kavuniçi, açık kahverengi arası bir renkti. Yine *Dokuz Eylül*'ün direği koyu kahverengiyken, *Alaybey*'in direği genelde açık renklere boyanırdı. Tüm vapurlar belediyeye geçtikten sonra bu farklar da ortadan kalktı. *Dokuz Eylül* ve *Alaybey*'in kaptan köşkleri orijinal halleri bozularak beyaza boyandı.

24 Bu yazının hazırlandığı sıralarda (2012 son ayları) loyd onayı alamayan *Alaybey* belediye tarafından açık artırma ile satışa çıkıyor, 2013 Ocağı'nda ikizi *Dokuz Eylül* de ıskat ediliyordu.

"Gidiyor musun?" dedi.

"Son vapur, bunu kaçırmayayım," dedim.

O esnada yukarı katlardan birisi seslendi aşağıya. "Yarın bakarım artık, şimdi geç oldu sabaha hallederim mutlaka," diye cevapladı yukarıdakini. Sonra da benimle iskeleye doğru yürümeye hazırlandı.

"Denize nazır yerde oturuyorsun kıymetini bil," dedim.

"Yaaaa, ne demezsin, bodrum katında deniz manzarası mı olurmuş," dedi.

Güldük. Sonra ilave etti: "Dedem ve babam buradaki inşaatlarda uzun seneler çalışmış. Bize de burada kapıcı olmak düştü. Üç çocuk büyüttüm burada. Ağrı nere, İzmir nere? Kader işte. Halbuki bir yerlerden ufak bir arsa kapatsalardı zamanında..."

Bir müddet konuşmadan yürüdük. Sonra sessizliği bozan yine o oldu:

"Senin babaannendi değil mi?"

"Hıı, evet..." dedim geçiştirir gibi bir tonla.

"Ne demiştin Hayganuş mu, öyle mi duymuştun çocukken? Nerede çekilmiş o fotoğraflar, Kumkapı'da mı? Bak ben de senin gibi önce kimseye bahsetmedim. Fakat zaman geçtikçe bunun ağırlığına dayanmak zorlaştı. Çünkü soyumun onlardan geldiğini öğrenmiştim biliyorsun. İstanbul'a gittim, gazetelerine ilan bıraktım."

Bunu daha önce de duymuştum, anlatmıştı...

"Biliyorum, söylemiştin," dedim, ama o yine de aynı minvalde devam etti. Sanki büyük bir haz duyuyordu yıllar önceki keşfinden ve bunu tekrar tekrar anlatmaktan.

"Önce birkaç ay kimse aramadı, ilana cevap veren olmadı. Sonra mevcudiyetimin farkına varmışlar ki bir gece telefonlar art arda gelmeye başladı. Açtım, anlaşamıyoruz ki! Kürtçe konuşuyorum anlamıyorlar, Türkçe konuşuyorum, anlamıyorlar. Kafayı yiyecektim. Baktım bu böyle olmayacak, bir gün sonra bir tercümanla ben onları aradım, öyle anlaştık. Bir sene sonra zaten oraya gittim. Benim için çok zor oldu ama gittim."

"Kaç kere aynı şeyi anlattın be Cesim abi," dedim.

"Bir tek seninle konuşabiliyorum bunları, n'apayım. Peki sen kimseye bir şeyler çıtlattın mı? Neticede küçük de olsa bir parça taşıyorsun."

"Ne gereği var ki?" dedim. "İşim gücüm mü yok... Kime, neyi anlatacaksın? Çoktan olmuş bitmiş bir şey. Hem sizin coğrafya farklı, bizim buralar farklıdır. Babaanem ailemizin hanımefendisiydi, köle değildi, herkesten büyük saygı görürdü."

Vapur iskeleye yanaşmak üzereydi.

"Öyle deme. Bak ben akrabalarımı bile buldum, neler neler anlattılar. Yüz sene geçse bile bir şeyler çıkıyor sonunda. İstemez misin?"

"Çıkıyor da ne oluyor ki, istemem," dedim bıkkın bir edayla.

Vapur yanaşmıştı. Vedalaştık, tekrar görüşmek üzere sözleştik.

Bilet turnikesinden geçip vapura bindim. Kıç tarafa gidip bir sigara yaktım. Eski evimizin sokağı buradan görülüyordu. Kırk küsur yıl önce yine böyle bir yaz gecesi, bir sinema dönüşü babaannemin elini tutmuş yürüyordum. 6 yaşındaydım. Kafayı neye takmışsam artık şımarıkça zırlıyordum.

"Yeter artık be çocuk," demişti babaannem. Sonra da beni avutmak için masal gibi bir şeyler anlatmıştı; gözyaşlarım kesilmişti. Çoğunu unuttum haliyle. Uzun zaman oldu. Fakat bir sözü hâlâ aklımda kalmış...

Son zamanlarda bana bazen bir şeyler oluyor, kilitleniyorum. Kendimle ilgili bir derdim vardır belki, ne bileyim. Okuduğum kitaplarda geçen bir cümle, gördüğüm rüyalardan aklımda kalan ufak bir intiba, aile albümünden eski bir fotoğraf, annemin kinayeli bir lafı, seyrettiğim filmlerde geçen bir diyalog ya da çoktandır pişirilmemiş bir yemeğin kokusu bana eskilerden bir şeyleri çağrıştırıyor; geçmişten bir şeyler "ben buradayım," diyor. Betonların arasından fışkırmayı başarmış yabani otlar gibi. Öyle miydi, yoksa öyle mi hatırlıyorum, bana mı öyle geliyor? Fakat bir türlü adlandıramıyorum, mana veremiyorum. Bir an için "Tamam çözdüm, mutlaka bu böyle olmuştur," diyorum ama sonra elimden uçup gidiyor. Geriye tortusu kalıyor. Aynı şimdiki gibi...

"Belinden silahını çektiği gibi, başıma dayadı. 'Bir daha ağlarsan seni vururum kadın' dedi. Ondan sonra hiç onun yanında ağlamadım."

Böyle söylemişti babaannem, hatırlıyorum. Dedem ve o. Çok zaman geçmiş. Aşk mı, büyük bir suç mu, ne bileyim.

Sonsöz

Vapurların öyküsünü anlatırken bazen denizi zaman gibi algıladım. Kimileyin tekdüze ve sakin kimi zaman da şiddetli fırtınalar yaratacak kadar delişmen. Küçükken gece karanlığında denize bakmak beni ürkütürdü, gündüzünkünden farklı görünürdü. Yıllar geçti. Ben o karanlık sulara korkmadan bakmayı öğrendim ve geleceği kurmak için geçmişle yüzleşmenin önemini kavradım. Artık geçmiş zaman da ürkütmüyor beni. Eğer zaman denizse o sulardaki her damladan bir parça taşıyorum çünkü.

Denizciler

Yakınçağ Osmanlı denizciliği ve Karadenizliler

KAORI KOMATSU

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde denizcilik faaliyetleri klasik dönemindeki "Akdenizli" niteliğini kaybetmiş, yerine Anadolu sahili, özellikle Karadeniz Bölgesi ağırlık kazanmıştır. 19. yüzyıldan 20. yüzyılın başlarını kapsayan bir asırlık zaman içerisinde denizcilik faaliyetlerinde ve personelde gözlemlenen değişim üzerinden, Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'e hâkim bir dünya imparatorluğu olmaktan çıkıp, Anadolu-Karadeniz bölgesinde bir milli devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'ne giden tarihî süreci ve ikisi arasındaki devamlılığı izlemek mümkündür.

Giriş

Osmanlı Devleti denizlerde egemenliğini kurduktan sonra deniz ticaretinin sağlamış olduğu büyük kazançlardan yararlanmaya başladı. Deniz ticaretinde yalnızca Müslüman tüccarlar değil, özellikle Avrupa ile olan ticaretinde, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler önemli rol oynamışlardı. Deniz taşımacılığına gelince, Müslümanlara ait ticaret gemilerinde bile birçok Rum tayfa çalışmaktaydı. Rum denizciler Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki faaliyetlerde vazgeçilmez bir yere sahiptiler. Ancak bu durum 19. yüzyılda değişti. 1821'de patlak veren Mora İsyanı kısa zamanda Rumların istiklal savaşına dönüşmüş, nihayet 1830'da Londra Protokolü ile bağımsız Yunanistan doğmuştu. Rumeli ve Anadolu'da hâlâ çok sayıda Rum Osmanlı tebaası kaldıysa da, Yunan toprağının ve orada yaşayan insanların kaybedilmesi Osmanlı denizciliği için büyük bir darbe olmuştur. Bu gelişme, sadece vasıflı gemicilerden oluşan insan kaynağının kaybedilmesine neden olmakla kalmamış, Akdeniz

ve Ege Denizi'nde güçlü bir rakibin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bunun yanı sıra, 1838 Osmanlı-İngiliz ticaret antlaşmasının imzalanmasından sonra Batılı ticaret gemileri akın akın Osmanlı limanlarına gelmeye başlamıştı. Bu makalede Rum gemicilerin boşluğunun nasıl doldurulduğunun yanıtı, devlete ait bir vapur işletmesi olan İdare-i Mahsusa kaynaklarından faydalanılarak aranacaktır.

Karadeniz'de ticaret

15. yüzyılın sonuna doğru Sultan II. Mehmet'in düzenlediği seferlerle Karadeniz tamamen Osmanlı Devleti'nin egemenliği altına girmişti.[1] Karadeniz ticaretinin temel mallarından biri olan hububat, Rumeli ve kuzey Anadolu kıyılarından İstanbul'a taşınmaktaydı. Bu işi yapanlar "kapan tüccarı" denilen imtiyazlı tüccarlardı. Bu tüccarlar devlet ile yaptıkları sözleşme uyarınca başkente temel gıda maddesi olan buğdayı taşımaktaydı. Kapan tüccarları dışında da tüccarlar vardı. Kısaca, 17. yüzyılın sonuna kadar Karadeniz ticareti, Müslüman ve gayrimüslimlerin işlettiği Osmanlı gemilerinin tekeli altındaydı.[2]

Fakat 18. yüzyılda Rusların güneye inmesiyle durum değişti. 1739 Belgrad Antlaşması'yla Osmanlı bandırası altında Karadeniz'de ticaret yapma müsaadesi alan Ruslar, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla kendi gemileriyle serbestçe dolaşma hakkını elde etti. Daha sonra 1782 ticaret antlaşmasında Osmanlı reayasına Karadeniz'in kuzey kıyısındaki limanlara zahire satın almaya gitmek için müsaade verildi.[3] Gayrimüslim tüccarlarının Rusya ticaretinden büyük kazanç elde ettiklerini gören Müslüman tüccarlar arasında bu işe katılma talepleri arttı.

1793'te çıkan bir hüküm ile "Müslüman tüccarın gemilerindeki tayfaların Müslüman olması, şayet gayrimüslim varsa gemi sahibi ve reisin onların döneceğine kefil olması" kararlaştırıldı.[4] 18. yüzyıl sonunda Osmanlı tüccar gemilerinde çok sayıda gayrimüslim tayfa bulunuyordu ve sayıları Müslümanlardan fazla görünüyordu. Yani Karadeniz'deki ticaret ve gemiciliğin

1 Osmanlılar, 1459-61 arasında Karadeniz'in güney sahilinde Amasra, Sinop ve Trabzon şehirlerini fethetti. Kuzey sahilinde ise 1475'te Kaffa'dan Venedikleri kovup Kırım Hanlığını hâkimiyeti altına aldı.

2 Bostan, İ., "Izn-ı Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, 1780-1846", Türklük Araştırmaları Dergisi, sayı 6, İstanbul, 1991, s. 24.

3 Müslümanlar ticaretteki egemen konumlarını Rus kıyı kentlerinde yerleşmiş Osmanlı-Rum tüccarlara terk etmek zorunda kaldılar. Bu tüccarlardan bazıları Rus tebaasına geçti. Bu duruma karşı Osmanlı hükümeti 1790'larda göçün yasaklanmasına ilişkin fermanlar çıkarmıştı. (Turgay, A. Üner, "Trabzon", Keyder, K., özveren, Y. E., Ouataert, D. (der.), Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), İstanbul, 1994, s. 47)

4 Bostan, *a.g.e.*, s. 28-29.

Müslümanların egemenliği altında olduğunu söylemek pek de doğru değildi. Rumlar ticarette henüz önemlerini kaybetmemişlerdi.

Ancak 19. yüzyılın ilk yarısında Müslüman gemisi ile reaya gemisinin oranı yer değiştirdi. "İzn-i Sefine Defterleri"ni tetkik eden İdris Bostan'a göre, 1781-1785 yıllarında İstanbul'dan Karadeniz'e çıkmış olan tüccar gemilerinin oranı gayrimüslim % 91, Müslüman % 9 iken, 1840-1845'te gayrimüslim % 5, Müslüman % 95 olmuştu.[5] Bu durumun sebepleri gayrimüslimlerin Rusya bayrağını Osmanlı bayrağına tercih etmelerinde aranabilir. Zira Rusya'nın himayesi altına girince kâr beklentisi artıyordu. Öte yandan Müslümanlara ait gemilerin sayısının arttığı da bir gerçekti. Bu tarihlerde gemilerin sayısı 17'den 77'ye çıkmıştı. Sadece 1825'ten 1830'a kadar gemi sayısı 480'e ulaşmıştı.[6] Bu artışın arkasında Osmanlı Devleti'nin gayrimüslim ve yabancı gemilerine karşı rekabet gücünün tesisi için Müslümanlara imtiyaz vererek faaliyetlerini teşvik etmesi gibi tedbirleri vardı.

1821'de Mora İsyanı'nın meydana gelmesi Karadeniz ticaretini de olumsuz etkiledi. Osmanlı Devleti, gemi sahibinin Müslüman olup olmamasına bakmaksızın reisi gayrimüslim olan bütün gemilerin Karadeniz'deki seyrüseferlerini ve ticaretlerini yasakladı. 1825'te bu yasaklama biraz gevşese de aynı tarihlerde Karadeniz'de ticaret yapan gayrimüslimler arasında bir değişikliğin ortaya çıktığı görülmektedir. Deniz ticareti yapanlar artık Ege adalarından gelenlerden değil, ziyadesiyle Karadenizlilerden oluşuyordu. Öte yandan Müslüman gemicilerin çoğu Rize, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ünye, Bartın, Ereğli gibi yerlerden gelen Karadenizlilerdi.[7] Böylece 18. yüzyıldan itibaren deniz ticareti ve gemicilik üzerinde Karadenizlilerin önemi giderek artmaktaydı.

Halil İnalcık, 15. yüzyıl sonu ile 16. yüzyıl başlarında Karadeniz ticaretinde yer alan gemi kaptanlarının çoğunun Osmanlı uyruklu Rumlar ve Türklerden oluştuğunu belirtir. 18. yüzyılda Trabzon ticareti hakkında araştırma yapan Necmettin Aygün'e göre, "1500'lü yıllardan 1800'lü yıllara gelinceye kadar geçen 300 yıllık zaman süreci içerisinde Rum gemiciler Karadeniz'deki gemicilik faaliyetlerini büyük bir çoğunlukla Müslüman Türk gemicilere terk etmişlerdi".[8] Nitekim 19. yüzyılın başında buradaki denizciliğin tamamen Müslümanların eline geçtiği tahmin edilmektedir. Ancak, 19. yüzyılın ortasında Avusturyalı, Rus, İngiliz ve Fransız vapurların Karadeniz'de düzenli olarak çalışmaya başlamasıyla rekabet edemeyen Müslüman-Türk gemiciler arasında 1830'larda küçük yelkenli gemi sahiplerinin çoğunun battı-

5 *A.g.e.*, s. 33.

6 *A.g.e.*

7 *A.g.e.*, s. 36.

8 Aygün, Necmettin, *On Sekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon, 2005, s. 259-260.

ğı iddia edilir.[9] Öyle ise işsiz kalan Müslüman gemicilere ne olmuş olabilir? Bu gemicilerin hemen hemen aynı zamanlarda deniz ulaşımında ortaya çıkan devlet işletmeciliğine sığındığı düşünülebilir mi?

Arşiv belgelerinde Karadenizliler

Deniz ulaşımında devlet işletmeciliğinin tarihçesi

Osmanlı İmparatorluğu'nda vapurculuğun tarihî 1830'larda başlar. 1837'de biri İngilizler ve diğeri Ruslar tarafından işletilen vapurlar İstanbul Boğaziçi'nde ve Marmara sahilinde yük ve yolcu taşımaya başladılar. O zaman İstanbul'un deniz taşımacılığı hâlâ pazar kayıklarıyla yapılmakta, biraz uzak mesafede olan Marmara hattı için ise küçük yelkenli gemiler kullanılmaktaydı. Bu koşullar altında kapasitesi, hızı ve güvenliği bakımından yerli gemilerden hayli üstün olan yabancı vapurların kısa zamanda yerli küçük gemilerin yerini alacağı kolayca tahmin edilebilirdi. Ancak Osmanlı hükümeti, Batılı devletlerle imzalanmış olan kapitülasyonlar ve eşitsiz ticari antlaşmalar nedeniyle yabancıların gemilerine sınır koyamazdı. Bundan dolayıdır ki Osmanlı Devleti başka tedbir olarak kendi vapurculuk sektörünü kurmaya çaba göstermiştir. Halk arasında henüz bu işi yürütecek yeteri kadar sermaye ve teknoloji bulunmadığından, işin bir an evvel başlamasını isteyen hükümet, Tersâne-i Âmire vapurlarını kullanmaya karar verdi. Böylece 1844'te hem Boğaziçi hem de Marmara sahillerindeki iskelelere düzenli vapur seferleri başlatıldı.

Bahriye Nezareti'nin verdiği gemilerle doğmuş olan vapurculuk teşkilatı zamanla genişlemiş, ancak idaresi sık sık değişmiştir. Vapurculuk teşkilatını kurduktan sonra bir ara idaresini özel kişilere ihale eden Osmanlı hükümeti, işin devlet tarafından yönetilmesinde o kadar ısrarlı değildi. Sultan değişikliği ile birlikte kurum adının ve idaresinin değiştiği görülür. Başlangıçta adı Tersâne-i Âmire Vapurları İdaresi olan bu kuruluş, 1860'larda Hazine-i Hassa Vapurları ile birleştirilerek Fevâid-i Osmaniye Vapurları İdaresi adını almıştır. Sultan Abdülaziz (1867-1876) döneminde İdare-i Aziziye adını alan kuruluş, Abdülhamid'in cülusuyla İdare-i Mahsusa adını almıştır. II. Meşrutiyet döneminde, 1910'da kurumun adı Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirilmiştir. Cumhuriyet döneminde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olan bu kurum, bugün Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

9 *A.g.e.*

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi

Osmanlı dönemi vapurculuğuyla ilgili tarih vesikalarının önemli bir kısmı hem ilk dönemlerdeki karışık durumu, hem de kurum binasının yangına uğraması nedeniyle yok olmuştur. Fakat kalan kısmın çoğu İstanbul'da Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi'nde muhafaza edilmektedir. Söz konusu vesikalar arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde devlete ait vapurculuk işletmesinin çalışanlarına dair bilgi edinmek için yardımcı olabilecek vesikalar bulunmaktadır. Bunlardan biri de "Maaş Defterleri"dir.

Maaş Defterleri, başta İdare-i Mahsusa olmak üzere kamu vapurculuk idaresinde çalışan memur ve işçilerin maaşlarının kaydedildiği defterlerdir. Aralarında idarede çalışan kâtip ve muhasebeci gibi memurlar, biletçi, çımacı gibi iskele görevlileri vardı. Hatta gemide çalışan kaptan, çarkçı, kömürcü ve tayfa gibi personel de bulunmaktaydı.

Çalışanların kimlik bilgilerini, çalıştığı birim ve görevini içeren bu defterler mali yıla göre düzenlenmiştir. En eskisi 1291 (Miladi 1875/1876) yılına ait olup, İdare-i Mahsusa'nın Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını aldığı Eylül 1910'a kadar olan dönemi içeren toplam 129 defter bulunmaktadır. Bu defterlerin 1910 sonrasına, hatta Cumhuriyet dönemine ait benzerleri bulunmaktadır. Ancak bu makalede sadece İdare-i Mahsusa'ya ait olanların verileri dikkate alınmıştır.

Defterin kayıt şekli zamanla değişime uğramıştır. Bazı kayıtlarda yalnızca gemi personeli yer alırken, bazı kayıtlar karadaki memurları içermekte bir kısmında ise ikisi birlikte yer almaktadır. Çalışanların bilgileri birden fazla deftere kaydolduğundan, bir yıllık kayıt bilgilerine ulaşmak için birkaç deftere bakmak gerekmektedir.

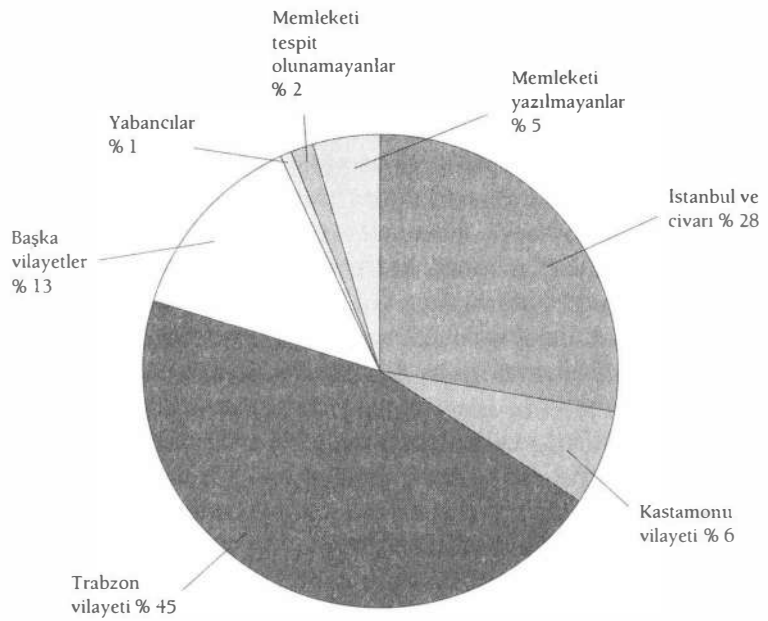
Bu defterlerde yer alan bilgilerden çalışanların ismi, baba ismi, geldiği şehir ya da kasaba, Müslüman ya da gayrimüslim olduğu bilgilerine ulaşmak mümkündür. Bu ayrıntıların yanı sıra kayıtlarda çalışanların görevi, çalışma süresi, maaşı ve hastalık, suç işleme, ölüm gibi çeşitli işten ayrılma nedenlerine ilişkin bilgiler de yer almaktadır.

Bu çalışmada Maaş Defterleri arasından gemi personeline ait olanların, tarihlerini de dikkate alarak 29 tanesini seçtik. Bu defterlerden 26 tanesi İdare-i Mahsusa dönemi ve 3 tanesi de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne aittir. Toplam 29 tane defteri tek tek inceleyip hangi gemide ne kadar personel bulunduğuna, personelin nereli olduğu, gemilerde ne oranda Müslüman, reaya ve yabancı bulunduğuna dair istatistik hesaplamalar yapıldı. Bu hesaplamalardan da hareketle son dönem Osmanlı denizciliğinde Karadenizlilerin rolü ortaya konmaya çalışıldı.

"Maaş Defteri" ışığında Karadenizlilerin rolü

İncelenen 29 Maaş Defteri'nin listesi Tablo 1'de verilmektedir. Her defterin cilt sayısı, ait olduğu mali ve miladi yıl, içinde yer alan gemilerin toplam sayısı, çalışanların toplam sayısı, çalışanlar arasında Karadenizlilerin sayısı ve oranı gösterilmektedir. Şekil 1'de ise 29 defterin toplamında gemi personelinin memleketlerine göre dağılımı gösterilmektedir. Bu tabloya göre personelin memleketlerine göre dağılımı: İstanbul ve civarından % 28, batı Karadeniz'de bulunan Kastamonu vilayetinden % 6, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunan Trabzon vilayetinden % 45'tir. Personelin % 51'inin Karadenizlilerden oluştuğu görülmektedir. O dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret gemilerinin yarısının İdare-i Mahsusa'ya ait olduğu da hesaba katıldığında, vapurculuk faaliyetindeki Karadenizlilerin önemi iyice anlaşılmaktadır.[10]

SEKİL 1. Gemi personelinin memleketleri


Memleketi tespit olunamayanlar % 2
Memleketi yazılmayanlar % 5
Yabancılar % 1
İstanbul ve civarı % 28
Başka vilayetler % 13
Kastamonu vilayeti % 6
Trabzon vilayeti % 45

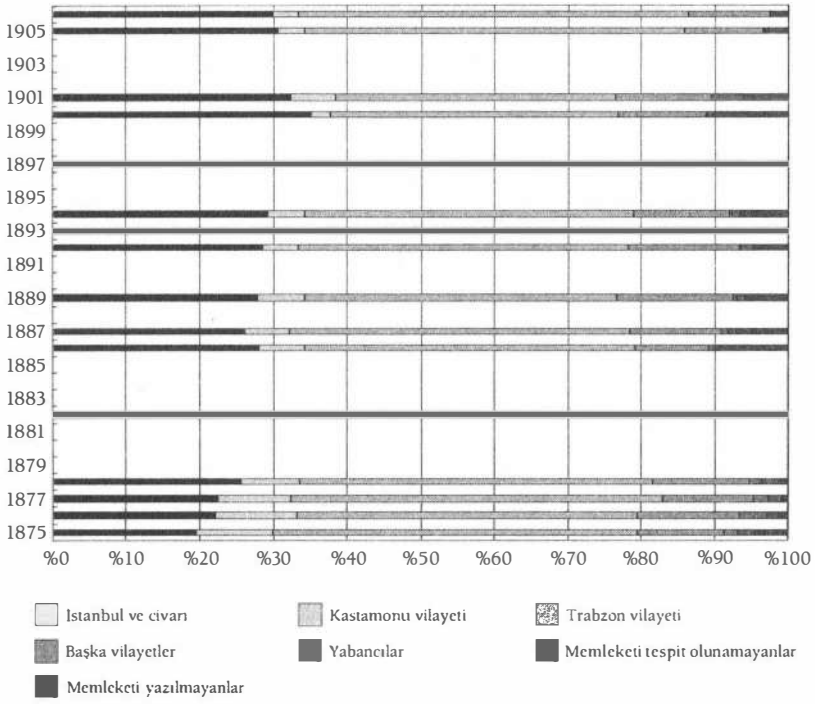
10 İdare-i Mahsusa'nın, Osmanlı bandırası taşıyan vapurların toplam grostonilatosundaki oranı, 1898 senesinde % 477,1904'te %46.5,1911'de %46.8 olmuştur (Bkz. Vedat Eldem, *Osmanlı imparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, 1994, s. 108)

TABLO 1. Maaş defteri listesi

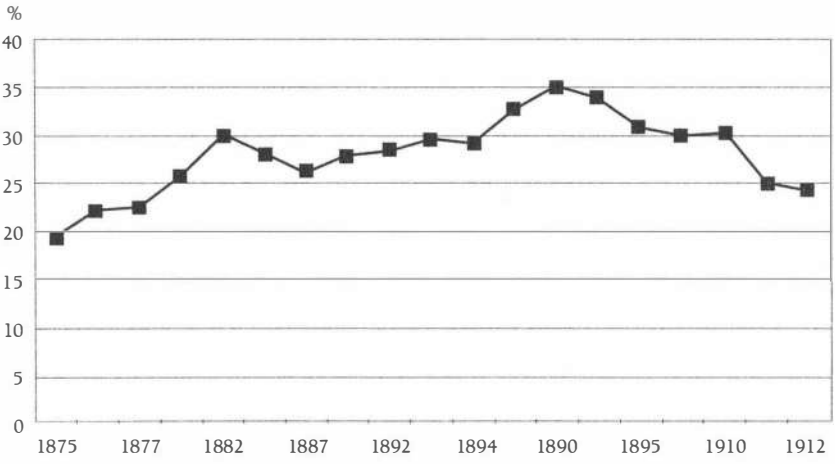
Cilt	*Yıl (malî)*	*Yıl (milâdî)*	*Vapur*	*Çalışanlar*	*Karadenizliler (%)*
1	1291	1875/76	33	2244	1344(59.9)
2	1292	1876/77	32	2036	1166(57.3)
3	1293	1877/78	24	1501	906(60.4)
"	1294	1878/79	25	2316	1293(55.8)
13	1298	(1882/83)	11	929	451(48.5)
14	"	"	17	624	342(54.8)
15	"	"	30	2484	1256(50.6)
24	1302	1886/87	20	1554	794(51.1)
25	1303	1887/88	19	1492	780(52.3)
29	1305	1889/90	28	2622	1274(48.6)
30	"	"	17	634	314(49.5)
40	1308	1892/93	53	3139	1562(49.8)
48	1309	1893/94	13	1217	588(48.3)
49	"	"	16	2969	1515(51.0)
50	"	"	21	1212	583(48.1)
52	1310	1894/95	13	1076	513(47.7)
53	"	"	24	1167	561(48.1)
54	"	"	28	1013	545(53.8)
71	1313	1897/98	11	695	303(43.6)
72	"	"	19	829	410(49.5)
73	"	"	8	263	117(44.5)
86	1316	1900/1901	16	746	311(41.7)
87	1317	1901/1902	74	1490	689(46.2)
107	1321	1905/1906	25	507	282(55.6)
108	"	"	37	1289	709(55.0)
109	1322	1906/1907	36	1234	693(56.2)
110	"	"	25	500	286(57.2)
126	1326	1910/1911	29	1271	639(50.3)
127	1327	1911/1912	18	612	332(54.2)
128	1328	1912/1913	18	415	265(63.9)
Toplam			740	40080	20196(50.4)

Şekil 2'de gemicilerin memleketlerinin yıllara göre nasıl değiştiği gösterilmektedir. Bütün dönem boyunca personelin memleketlerinin dağılımında önemli değişiklikler olmamış gibi görünüyor. Fakat personelin hangi bölgelerden olduğu ve Müslümanlara karşı yabancılar ve reayanın oranı daha ayrıntılı olarak takip edildiğinde belirli eğilimler fark ediliyor. Mesela bölgesel dağılımda Şekil 3'ün gösterdiği gibi İstanbul ve civarından gelenlerin oranı 19. yüzyılın sonuna doğru artış göstermesine rağmen 20. yüzyıla girince azalmaya başlıyor. Şekil 4'te Kastamonuluların da sayılarının azalma gösterdiği, ancak 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi döneminden itibaren sayılarının artmaya başladığını görüyoruz. Şekil 5'teki Trabzonlulara gelince, 19. yüzyılın sonuna doğru sayıları hafifçe azalmaktaysa da 20. yüzyıla girince yavaş yavaş artmaya başlıyor. Özellikle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi döneminde bu eğilim kuvvetlenecektir.

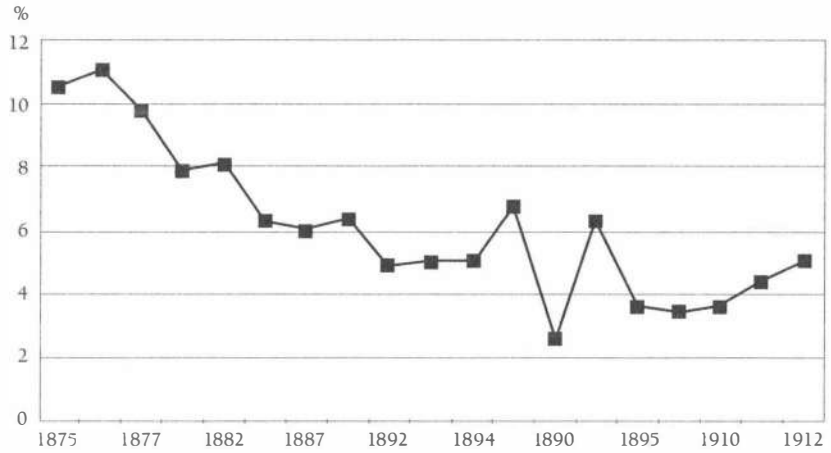
SEKİL 2. Gemicilerin memleketlerinin değişmesi



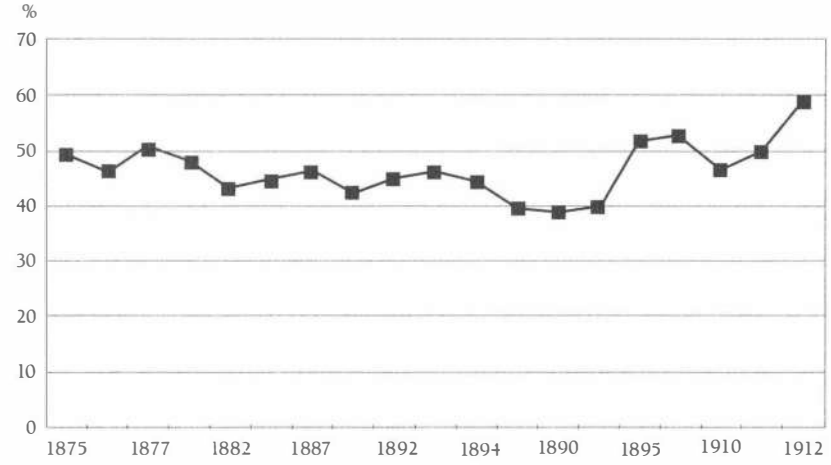
SEKİL 3. Istanbul



SEKİL 4. Kastamonu



SEKİL 5. Trabzon



19. yüzyılın sonundaki bu azalmanın sebeplerinden birinin bu yüzyılın ilk yarısında Rumların yerine Müslüman gemicilerin ikame edilmesi olduğu söylenebilir. Başka bir sebebi de Karadenizli gemicilerin bir kere işe girince idare merkezinin yer aldığı İstanbul'a ailece gelip yerleşmeleri, çocukların da babalarını takip ederek idarede iş bulmaları ve böylece ikinci neslin de artık İstanbullu olarak tanınmasıdır.

Öte yandan 20. yüzyıldan itibaren, özellikle II. Meşrutiyet döneminde Karadenizlilerin sayılarının tekrar çoğalmaya başlamasının sebebi nedir? Karadeniz hattındaki yabancı vapurları, özellikle İngiliz vapurları ile Osmanlı vapurları arasında görünen rekabet sebeplerinden biri olabilir.

19. yüzyılın sonunda İstanbul ve Osmanlı limanlarına gelen gemilerin istatistiği, İngiliz bandırasının gücünü açıkça göstermektedir. Fakat Karadeniz hattına gelince bambaşka bir manzara ortaya çıkıyor. 20. yüzyıl başlarındaki istatistiğe göre Karadeniz kıyısındaki belli başlı iskelelerde İngiliz gemilerinin sayısı yok denecek kadar azdır. Osmanlı pazarının Batılı kapitalizme açıldığı 1838'den itibaren Osmanlı iskelelerine yabancı gemiler hücum edip, yerli gemicileri geriletmişlerdi. Özellikle Ege ve Akdeniz'de İngiliz bandırası rakipsizdi. Tablo 2, Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin istatistiğidir. İstanbul'dan hareket eden gemiler mutlaka bu boğazdan geçtiği için İngilizlerin söz konusu denizlerdeki üstünlüğü bundan da anlaşılıyor. O halde İngilizler neden sadece Karadeniz'de başarılı olamadılar?

TABLO 2. Osmanlı limanlarına giren gemiler (M.1310)

Bandıra	*Ton*	*Sayı*
Osmanlı	6.866.701	129.748
İngiltere	20.933.029	19.518
Avusturya	8.463.691	4.844
Yunanistan	5.016.974	19.800
İtalya	3.710.349	2.422
Fransa	2.875.950	2.329
İsveç ve Norveç	1.150.850	907
Rusya	550.694	535
Almanya	516.444	472
Hollanda	255.273	230
Danimarka	216.477	210
Belçika	213.433	147
İspanya	50.817	63
İran	28.725	408
Karadağı	12.774	433
Zinkbal	3.894	21
Romanya	2.301	19

Cerîde-i Bahriye, No. 156, s. 35.

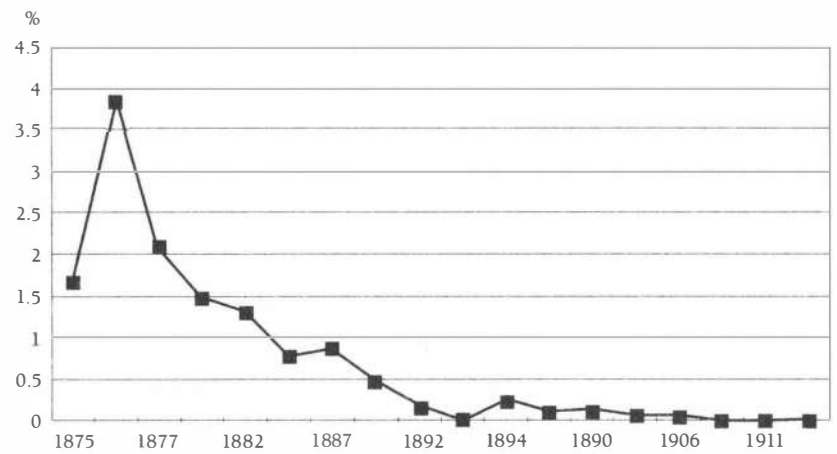
Rakibi olan Rusya ve Avusturya, Karadeniz hattını siyasi ve askerî bakımdan önemseyerek kendi bandıralarına gerekli desteği vermişlerdir. Buna karşı İngiltere, Ortadoğu-Hindistan yolu üzerinde olmayan bu hattı taktik açıdan o kadar önemsemedi ve PSO gibi kendi vapur şirketlerine yeterli yardımda bulunmadı. Böylece İngiliz vapurları Ruslar ve Avusturyalılar tarafından mağlup edilerek o hattan vazgeçmek zorunda kaldı.[11] Sonuçta İngiliz

11 Kaori Komatsu, "The Black Sea Navigation during the Late Ottoman Period", *Rekishijinrui*, No. 26, 1998, s. 113-152.

baskısından kurtulan Karadeniz hattı, rekabet gücü zayıf olan Osmanlı vapurlarının sefere devam ettiği bir deniz olmuştu. İdare-i Mahsusa için Karadeniz hattı 20. yüzyılda da nispeten düzenli seferler yaparak kâr sağlamaktaydı. Ege ve Akdeniz'de başta İngilizler olmak üzere Batılı vapurlara, hatta Yunanlı vapurlara karşı bile yenilgiye uğramış idare için Karadeniz hattının önemi gittikçe artmaktaydı. Denizcilik sektöründe bu dönemde ağırlık dengesinin Akdeniz'den Karadeniz'e ve diğer Anadolu sahillerine geçmesi, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne giden tarihî süreci düşünürken de önemle üstünde durulması gereken bir konudur.

Öte yandan yabancılar ve reaya oranındaki değişmeler de ilginçtir. Şekil 6, İdare-i Mahsusa vapurlarında bulunan yabancı uyruklu personel oranının nasıl değişmekte olduğunu gösteriyor. Yabancı gemiciler İdare-i Mahsusa döneminde hızla azalmaya başladığı gibi, 20 sene içinde hemen hemen yok olmuştur. Bu olayın arkasında Sultan II. Abdülhamid'in etkili politikasının olduğu tahmin ediliyor. Vapurculuğun gelişimi ve donanmada buharlıya geçiş sabık Sultan Abdülaziz zamanında hızlanmıştı. Bu dönemde çok sayıda yabancı subay ve mühendis çağrıldı. Özellikle İngilizler hem tersanede hem de donanmada büyük hizmetlerde bulunmuşlardı. Ancak II. Abdülhamid'in saltanatında İngiltere ile olan diplomatik ilişkilerin soğumasıyla birlikte, çoğu İngilizlerden oluşan yabancı uzmanlar Osmanlı Bahriyesi'ni terk etmişlerdi. Bahriye Nezareti'nin gözetimi altındaki İdare-i Mahsusa'da da aynı durumun meydana geldiğini tahmin edebiliriz. Bunun yanı sıra, sadece İngilizler değil nispeten yüksek maaş alan diğer yabancıların da çalıştırılması, ma-

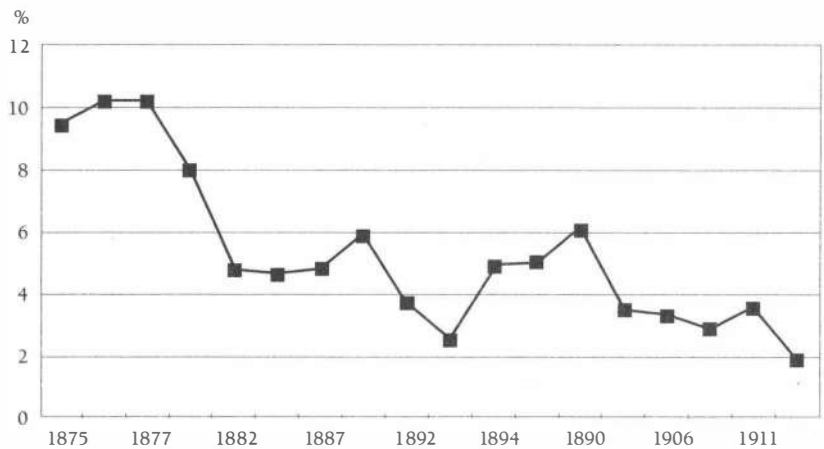
ŞEKİL 6. Yabancıların oranı



li durumu oldukça kötüleşen idare için ağır yük oluyor ve maaş giderlerinde tasarrufa gidildiğinde yabancılar hedef olabiliyorlardı.

Şekil 7'den anlaşıldığı üzere, gayrimüslim oranında da yabancılar kadar olmasa bile önemli bir düşüş kaydedilmiştir. Hem okuma yazma hem de yabancı dil bildikleri için büyük gemilerin çoğunda kamarot olarak kullanılan gayrimüslimler, Abdülhamid'in Panislamizm politikasını takip etmesiyle yavaş yavaş yerlerini Müslümanlara bırakmıştır. Aslında bu dönemde devletin kendisinin de Müslümanlaşma-Türkleşme yoluna gittiği bir gerçektir, İdare-i Mahsusa personel bileşkesinde görülen bu değişiklik, temelde istibdattan II. Meşrutiyet'e, Osmanlı İmparatorluğu'nun geçirmiş olduğu toplumsal değişikliğe paralel bir hareket niteliği taşıyordu.

SEKİL 7. Gayrimüslimlerin oranı



Sonuç

Zamanla bazı değişiklikler geçirmesine karşın, İdare-i Mahsusa'nın Maaş Defterleri'nden II. Abdülhamid döneminde vapur personelinin yarısının Karadeniz Bölgesi'nin Kastamonu ve Trabzon olmak üzere iki vilayetinden gelen insanlardan oluştuğu anlaşılmaktadır. Bu ise Osmanlı İmparatorluğu'nun sadece bahriye değil, sivil denizciliği için de tarih boyunca önemli rol oynayan Rum gemicilerin bağımsız Yunanistan'ın kurulmasıyla ciddi bir oranda ağırlıklarını kaybettikten sonra, onların boşluğunu doldurup büyük katkıda bulunanların Karadenizliler olduğunu göstermektedir. Bu bölge, eskiden Karadeniz ticaretinin ana yolundaki önemli limanlara sahip olup Ege

ve Akdeniz'den daha zor doğal koşullar altında balıkçılık yaparak geçinen Müslüman gemicilerin yaşadığı bir bölgeydi. Ayrıca başta Sinop olmak üzere Osmanlı donanmasına gemi inşaatı açsından büyük hizmet veren bir bölgeydi. Bu etkenlerden dolayı Karadeniz hem sivil hem de askerî denizcilikte Rumları ikame edebilecek bir insan kaynağını barındırıyordu.

Uygarlık ve kültür alanı bakımından Osmanlı İmparatorluğu'nun "Akdeniz Medeniyeti" kategorisinde yer aldığını söyleyebiliriz. Ancak imparatorluk son dönemlerinde denizcilik faaliyetlerinde klasik dönemindeki "Akdenizli" niteliğini kaybetmiş, yerine Anadolu sahili, özellikle Karadeniz Bölgesi ağırlık kazanmıştır. Denizcilik faaliyetlerinde ve personelde gözlemlenen değişimin üzerinden geçen, 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarını kapsayan bir asırlık zaman içerisinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'e hâkim bir dünya imparatorluğu olmaktan çıkıp Anadolu-Karadeniz bölgesinde bir milli devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'ne giden tarihî süreci ve ikisi arasındaki devamlılığı izlemek mümkündür.

Ankara *gemisinin efsane süvarisi: Kaptan Şefik Gogen*

OSMAN ÖNDEŞ

Şefik Gogen isimli kaptan devlet dairesine müracaat etmiştir.

Maliye Nezareti Evrak-ı Nakdiye ve Levazım Müdiriyeti'nden "Memurin ve ketebe ve mnüstahdemin-i devlet-i aliyyenin terceme-i hallerinin tahririne mahsus" varakayı uzatır ve bunu cevaplamasını isterler.

İlk soru "Terceme-i hal sahibinin ismi ve mahlâsı ve şöhreti ve lâkabı, bir sülale-i muarifeye mensub ise keyfiyet tesbiti müzhibi, ecnebi ise tabi'iyyeti, pederinin ismi, mesleği ve şöhreti" üzerinedir.

O da yazar: "İsmim Şefik'dir. Merhum İshak Paşa'nın mahdumu ve Çürüksulu Bahri Paşa merhumun hafidiyim."

Bir soru daha sorarlar ve derler ki: "Memleket-i Osmani ve ecnebiyenin resmî ve hususî hangi mektep ve medreselerinde yahud mu'allim-i mahsusadan hangi ilim ve fen ve san'at ve lisanları ne dereceye kadar tahsil eylediği, şehadetname, tasdikname ve icazetname alıb almadığı. Almış ise tarihleri. Hangi lisanları kitabet yahud tekellüm etdiği, tab ve neşr olunmuş eser ve te'lifi var ise neye da'ir olub ne zaman ve nerede tab ve neşr olunduğu ihtira'at-ı fenniye ve husüsât-ı sâ'ireye dair bir imtiyaz ve ruhsatı haiz ise mahiyeti. Bir me'müriyete aid intihabname veya ehliyetnamesi varsa o me'müriyetin kaçıncı sınıfı için hangi mahalden ne tarihinde verildiği."

Cevabı şöyle yazar: "1328 tarihinde Kadıköy'ünde Karalar Mektebi'nde iki sene tahsil ettikden sonra İttihad Mektebi'nde tederrüs etdim. Bir sene de Kadıköy Sultanisi'nde bulundukdan sonra 1333 senesi Teşrin-i evvelinde ailemin tensibiyle ziraat tahsili için Macaristan'a i'zâm olundum. İki sene tahsil şehâdetinde iki sınıfdan ibaret olan Macar ziraat-ı ameliyat mektebini ikmal

edub tasdiknamesini istihsâl eyledim. Bilahare Mütarekeyi müteakip Macaristan'da zuhura gelen kargaşalık yüzünden Dersaadet'e avdet etmeye mecbur oldum. Ve hâl-i sabâvetimden beri en büyük arzum olan Bahriye mesleğine intisab ile 1335 senesinde Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Alisi'ne dahil oldum. Ve üçüncü dördüncü senelerin imtihanını birden vererek 1338 senesinde alela'lâ şehadetname ile neş'et eyledim."

Kaptan Şefik Gogen'in yaşam öyküsü, İş Kültür tarafından neşredilmiş olan *Efsanevi Kaptan Şefik Gogen* başlıklı eserimde böyle başlar! Bu makalemi mezkûr eserimden özetledim.

Onun yaşam felsefesi, Kaptan Şefik Gogen unvanıyla efsaneleşmiş bir ismi ortaya çıkartmıştı. Araştırmak, yaşamını kendisinden dinlemek kadar, yazdıklarından yararlanmak ve yaşayanları bularak onların hatırladıklarını da bu çalışmaya katmak isterdim.

Kaptan Şefik Gogen'i birkaç kez Feneryolu'nda İş Bankası Evleri'ndeki dairesinde ziyaret etmiştim. İleri yaşlarında aranmış olmanın inanılmaz sevinci içerisinde mutluluk duyduğuna, heyecanlandığına tanık oldum. Sohbetlerimizde yaşamından kesitler vererek anlattı. O konuşurken sesini teybe kaydettim ve bir kısmını *Deniz Ticareti Dergisi*'nde başlattığım "Bir Denizcinin Portresi" dizisinde yayınladım. Ama tamamını neşredemedim.

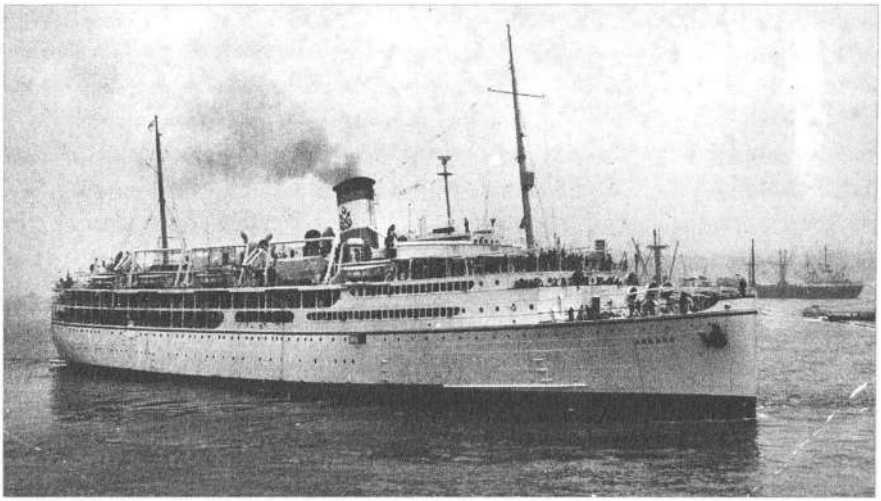
Şefik Gogen Kaptan incecik bir insandı. Son derece kibar, hassas ve heyecan doluydu. Fakat fani yaşamın Tanrı tarafından tayin edilmiş son birkaç yılını yaşamaktaydı herhalde.

Zaman zaman telefon ederek bu sohbeti telefonda bile sürdürmekten mutlu olduğunu gördüm. İmkanım yettiğince ziyaretine gittim.

O mükemmelden de öteye bir seyir güvenliği üstadı, bilginiydi. Mesleğini yaşadığı yıllarda sadece icra eden bir güverte zabiti değil, kuralların eksikliklerini de gören, öneren, duyuran ve hep saygıyla teşekkür edilen bir denizci oldu.

Her denizci gibi denizlerde tek başına yaşadığı nice yıllar boyunca, Kur'an'dan okuduğu bir surenin ardından "Bismillah Vira" dedi. Ya da halatların "Fora" edilmesi için komut verdi.

O, turistik yolcu gemiciliğinin nasıl bir ekonomik güç olduğunu anlatmanın yaşayan öncüsü, uygulayıcısı, örneği olmuştur. Onun yarattığı, yaratmak istediği denizde tatil ve seyahat kavramı, ne yazıktır ki, Türkiye'nin sahip olduğu yolcu gemilerinden oluşan deneyimli bir filo ölüp giderken diğer ülkelerde şahlanarak devleşen bir endüstriye dönüştü.



Ankara.

Devrinin ünlü yolcu gemisi Ankara*'nın bir kısım sofra takımı Fenerbahçe'deki Romantika Cafe'de*

Devrinin ünlü yolcu gemisi *Ankara*'nın seferden alınıp kadro dışı bırakıldığı sırada gemi Aliağa'ya söküme gönderilmeden önce pek çok malzemesinin ve çok değerli sofra takımlarının Haliç Camialtı'ndaki Denizcilik Bankası'na ait depolara taşındığı bilinmekte.

1981 yılı Ocak ayında Denizcilik Bankası genel müdür yardımcılığına atanmış olan Mehmet Erol Tarhan zamanında muhtelif gemi eskisi yanında *Ankara* gemisinin sofra takımları da Galatasaraylı futbolcu "Büyük Ali" lakaplı Ali Beratlıgil'e kilo hesabıyla satılmış.

Camialtı Tersanesi'ndeki depolarda halen *Ankara* gemisinin tuvaletleri ve bazı eşyaları bulunmakta. Yakın zamanda Haliç Tersanesi'nde Ankara'nın kampanası fark edilerek emniyete alınırken, çok değerli ve tarihî değeri olan sofra takımlarının bir kısmının zamanla Türkiye Turizm ve Otomobil Kurumu genel müdürü tarihçi Çelik Gülersoy tarafından kuruma kazandırılmak amacıyla Ali Beratlıgil'den satın alındığını ve birkısım gümüş kaplama sofra takımlarının halen Fenerbahçe'deki Romantika Cafe'de muhafaza edildiğini tespit ettim.

Yine Turing Kulübü'nde yetkililerle yaptığım görüşmelerde *Ankara*'ya ait yemek takımlarının diğer kısmının ambarlarda, fakat kurumun envanterine kayıtlı olarak muhafaza edildiğini de öğrendim.

Ankara gemisinin barı ise yine Fenerbahçe'deki Yelken Kulübü'nde çok az bir değişiklikle kullanılmakta.

Ankara vapurunun sefere çıkması İstanbul'da büyük ilgi çeker ve dostlarını, akrabaları geçirmeye gelenler gibi, halk bilet alarak yolcu salonundan geminin hareketini seyrederken Karaköy Yolcu Salonu terasında çok büyük bir kalabalık birikirdi.

Şefik Kaptan'ın zamana verdiği önem, bir halk deyimi haline gelmişti. İşini zamanında bitirene "Şefik Kaptan mısın be mübarek," derlerdi.

Ankara gemisiyle seyahat etmek bir anlamda cemiyette sınıf atlamak gibi algılanırdı. Hatta bir bakıma *Ankara* gemisiyle seyahat edenlerle henüz seyahat etmeyenler arasında bir bakış farkı olurdu.

Turistik yolcu gemiciliğinin olmadığı yıllarda Şefik Gogen Kaptan'ın öngörüsü hayranlık vericidir. Ne yazıktır ki zamanla daha da gelişmesi beklenirken Türkiye turistik yolcu gemiciliğinde silinip yokolmuştur!

Kaptan Şefik Gogen'in anlatmak istedikleri, çok zayıf bir ihtimal de olsa umarım bir gün gerçek olacaktır.

Seyr-i Sefain kaptanlarından Kaptan Şefik Gogen'in siciline ait notlar

Kaptan Şefik Gogen'in ilk soyadı Pamir'dir. 1942 yılında Rize Nüfus Müdürlüğü'ne müracaat ederek soyadını Gogen olarak değiştirmesine karşılık, Nüfus Memuru "Göğen" diye yazdığından bu hatalı soyadı 24 Kasım 1942 tarihli "Zat İşleri" yazısında aynen tekrarlanmış ve bir süre Devlet Denizyolları İşletmesi kayıtlarındaki belgelerde soyadı "Göğen" olarak yazılmıştır.

Şefik Gogen Kaptan Rize Nüfus Memurluğu'na yeniden müracaat ederek hatalı soyadını Gogen olarak düzelttirmiştir.

Hizmet sicil kaydının yazılı bulunduğu belgelerdeki Seyr-i Sefain İdaresi kaptanı olarak sicil numarası 206/5 olan Şefik Pamir, 1318-1902 Mardin doğumludur.

Seyr-i Sefain İdaresi'ne 1 Şubat 1339-1923 yılında katılmıştır.

1 Şubat 1340 tarihinde 6 lira maaşla Seyr-i Sefain İdaresi *Gülcemal* vapuru mülazım kaptanlığına tayin olmuş ve 1 Nisan 1340'ta maaşı 8 lira yapılmıştır.

1 Eylül 1340-1924 tarihinde "Hizmet Maksude olarak taht-ı silaha alınmış" ve askerliğini yapmıştır.

"Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Sicil-i Ahvâl Memurluğu Gülcemal Vapuru Mülazım Kapudanı Şefik Efendinin terceme-i hal varakası hülasası" belgesinde şöyle yazar:

> 6 Teşrinievvel 338 (1922) tarihinde staj görmek üzere bilâ-maaş *Gülnihal* vapuru mülazım kapudanlığına tayin olunan 25 Mart 1923 tarihinde *Gülce-*

mal vapurunun mülazım kapudanlığına nakl edildiği ve mezkur vapurlarda 31 Kanun-i sani 1924 tarihine kadar maaşsız istihdam olunduğu mezkur vapurların süvarileri tarafından verilen şehadetnameler münkesim olunmuştur.

Salifüz-zikr müddet-i mezuniyetini maaşat kanun-u mahsusa hükmünce tevfikan tam olarak itâ eylediği gibi kendisine sekiz lira ikramiye verilmesi 1 Nisan 926 tarihinde emsalî misillüdür.

1318 mali senesinde (1902) Mardin'de tevellüd eylediği nüfus tezkiresinde muharrerdir. Kadıköy karalar mektebinde iki sene ve mezkur Kadıköy sultanisinde bir sene tahsilinden sonra Macaristan Ziraat-i Ameliyat Mektebi'nde iki sene tahsilde bulunduğu ve fakat bunlardan asdığı tasdiknameleri zayi eylediği terceme-i halinde mesturdur. Üsküdar'da Milli Ticaret-i Bahriye Mektebi'nin kapdan-ı münteha sınıfından alel-a'lâ derecede 27 Temmuz 338 tarihinde şehadetnaıne ile neş'et etmişdir.

1 Şubat 339 tarihinde şehr-i altı yüz guruş maaşla *Gülcemal* vapuru mülazım kapudanlığına ta'yin ve tavzif olunup maaşı 1 Nisan 340 tarihinde emsali misillü iki yüz guruş zamm ile sekiz yüz guruşa iblağ edilmişdir. Hizmet-i maksudeye tabi olması ve binaenaleyh silah altına davet olunması hasebiyle 1 Haziran 340 tarihinde oradan intikal etmiş ve müddet-i muayyeneyi bilikmal terhis olunmasıyla 1 Temmuz 341 tarihinde vazife-i mezküresine mübaşeret eylemişdir. İki yüz guruş daha zamm ile bin guruşa iblağ olunmuşdur. İdare-i hizmete avdeti tarihinden sonraki vuku'atı maaşat defterleri kaydından alınmışdır.

1 Temmuz 1341-1925'te yeniden 8 lira maaşla *Gülcemal* vapuru mülazım kaptanlığına tayin edilmiş ve 1 Nisan 1926'da maaşı 10 lira yapılmıştır.

Sicil Belgesi'nde "Yüksek Ticareti Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi Mezunu. Birinci Sınıf Başkaptanlık şahadetnamesini haizdir" kaydı vardır.

Baide süvarisi oluyor

9 Teşrinisani 1933'te *Gülcemal* vapuru ikinci kaptanı olarak Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü'ne bir dilekçe vererek "Baide Süvarilik imtihanına gireceğim için ikinci kaptanlık deniz hayatının sicilden çıkarılmasına müsaade buyrulmasını rica ve istida ederim efendim" ifadesiyle müracaatta bulunmuştur. Bu dilekçesi aynı gün yazılı olarak cevaplandırılmıştır.

Baide Süvariliği - Uzakyol Kaptanlığı imtihanını kazandığı için de kendisine 13 Aralık 1933'te T.C. İktisat Vekaleti İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü Fen Şubesi tarafından 131 No'lu ve tamamı çok mükemmel el yazısıyla yazışmış Baide Süvariliği Vesikası verilmiştir.

29 Nisan 1935 tarihli tayin teklifi Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü'ne

sunulduğunda, "Münhal bulunan Ege ikinci kaptanlığına 115 lira aylıkla Cumhuriyet ikinci kaptanı 230 Sicil No'lu Kenan'ın, Cumhuriyet ikinci kaptanlığına maaşı hâziri olan 115 lira ile *Ankara* ikinci kaptanı 235 Sicil No'lu Süleyman'nın, *Ankara* ikinci kaptanlığına 100 lira aylıkla *Konya* ikinci kaptanı Şefiğin ve *Konya* ikinci kaptanlığına 85 lira aylıkla Kocaeli ikinci kaptanı Remzi'nin 1 Mayıs 1935 tarihiyle tayinlerine müsaade buyrulması maruz..." ifade edilmiş ve "Muvafıkdır" cevabıyla bu tayinler onaylanmıştır.

Şefik Kaptan'ın *Ankara* gemisindeki bu tayini kısa sürmüş ve 26 Eylül 1935 tarihli yeni bir tayin yazısıyla *İzmir* vapuru ikinci kaptanlığına atanmıştır. Bu tayin emriyle *Karadeniz* ikincisi Vedad Kaptan *Ankara* vapuru ikinci kaptanı, *İzmir* ikinci kaptanı Şinasi Kaptan *Karadeniz* ikinci kaptanı, ihtiyat ikincisi Edib Kaptan ise *Gülcemal* ikinci kaptanı, *Gülcemal* ikincisi Tahsin Kaptan ihtiyaç ikinci kaptanı olmakla 1 Teşrin 1935'ten geçerli olmak üzere nakil ve becayişleri yapılmıştır.

1 Kânunisani 1937'de maaşı 125 liraya iblağ edilmiş ve eylül ayında Bartın vapuru süvarisi atanmıştır.

1 Ocak 1938'de 125 lira maaşla *İzmir* vapuru ikinci kaptanı, 1 Eylül 1938'de ve bir süre sonra maaşının 140 liraya yükseltilmesi kaydıyla *Bartın* vapuru süvarisi olmuş ve aynı yıl aralık ayında 165 lira maaşla *Ülgen* vapuru süvarisi atanmıştır.

Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü yılları

Mensubu bulunduğu kurumun Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü unvanını aldığı süreçte 1 Temmuz 1939 tarihi itibariyle 165 lira maaşı olan *Ülgen* vapuru başkaptanıdır. Maaşı 26 Şubat 1941'de 5 lira artırılarak *Tunç* vapuruna başkaptan olarak tayin edilir.

1 Mayıs 1944'e kadar 260 lira maaşla "İkinci sınıf Başkaptan" olarak görev yaptığı dönem de ilginçtir. Bu tarihte Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü kadrosunda "Yolcu ve Yük Gemilerinde Kaptan" olarak yeralır ve maaşı 1946 yılı sonuna kadar 600 liraya yükseltilir.

Üç kez derece terfisi alan Kaptan Şefik Gogen, 15 Mart 1950'de "Denizcilik Bankası T.A.O Genel Müdürlüğü Deniz Hatları İşletmesi Müdürlüğü Gemi Adamları" kısmında "Kaptan" kadrosuyla 750 lira maaş almaktadır.

1 Ekim 1952'de "Birinci Sınıf Kaptan" yapılır ve maaşı 1.000 liraya yükseltilir. Maaşı ancak üç sene beş ay sonra 1.500 liraya yükseltilecek, on ay sonra da 2.000 lira yapılacaktır.

1 Ocak 1960'ta maaş yükseltmesiyle aylığı 2.500 lira olan Kaptan Şefik Gogen bir yıl iki ay sonra "Umum meyanında maaşı artırılmak" suretiyle 2.900 lira maaşa hak kazanır ve bir ay sonra 15 Mart 1961 tarihi itibariyle

Ankara *gemisi pek çok ünlü şahsiyetin de tercih ettiği bir yolcu gemisi oldu. Şefik Gogen adı ile* Ankara *gemisi özdeşlemişti. Fotoğrafta Kaptan Şefik Gogen (üst iskele tavasında beyaz elbiseli) Türkiye güzellerini misafir ettikleri bir seyahat sırasında.*

"5434 Sayılı Yasa'nın 39. maddesinin (b) fıkrası ve 7242 Sayılı Yasa'nın Birinci Maddesi gereğince emekliye çıkartılır.

Denizcinin değişmeyen kaderi - Aile hasreti

Yaşamını, sevinçlerini, umutlarını, üzüntülerini, korkularını, yalnızlığını, isyanlarını küçük notlar halinde, ama hemen hergün kaydetmiş. Mesleğinin daima öğrencisi olmuş, okumuş, her öğrendiğini kaydetmiş veya tekrar tekrar notlar halinde yazmış. Fenerleri, rüzgârları, fener gemilerini, kanalları, her geminin manevra kabiliyetini, halatları, astronomi seyrini; gemiyle ilgili akla gelebilecek her şeyi anlatmış, açıklamış ve kendine neyi nasıl yapınası lazım geldiğini de belirterek kaydetmiş.

Fotoğraf makinesini daima yanında taşımış. Her fırsatta, her olayda fotoğraf makinesine yönelmiş. Hatta bir denizcinin yaşamında fotoğraf makinesinin nedenli önemli olduğuna dair bir makale yazmış.

En büyük özleminin oğlu Ahmet'e yönelik olduğunu görülüyor. Kızı Zeynep de yüreğinin titrediği diğer çocuğu.

Oğlu Ahmet'e yazıyorsa, mektuplarında küçük bir çocuğun okuyabileceği şekilde hep büyük harflerle ve son derece yalın cümlelerle anlatmış. Ahmet'e

"Ahmed Ağa" demiş, "Kocaman Adam," demiş. Sanki bir gün hiç beklemediği anda onları ebediyen bırakıp gitmesinden korkarcasına "Ahmed Ağa, Hazırol dönüşte güreş yapacağız. Eyi uyu... Yemekleri eyi çiğne... Tereyağını çok çok yeme!" diye öğütler vermiş.

"Eve iyi bak... Gözlerinden öperim. Allaha ısmarladık Koca Herif..." diyerek onun yokluğunda evin reisi olduğunu anlatmak istemiş. Ve mektubunun altına bir gemi resmi çizdikten sonra da "Abbas yolcu..." yazmış.

Ömrü hep "Abbas yolcu"lukla geçmiş.

Oğlu Ahmet'in gencecik yaşında vefatıyla yıkılmış.

Yolcu gemisi yedi yıldızlı otel demektir

Şöyle anlatır:

> Ben meslek yaşantımda "Sözüne sadakat" denilen ahlaki kurala sonsuza dek itaat ettim. Bizde kural şudur: "Bir memnun yolcu on yolcu getirir." İşte bütün personel bu kurala göre çalışır. Yolcular sıkılmasın diye seferleri neşeli hale getirmek lazım. Bir yolcu gemisinin rahatlığını, iç mimarisinin lüksünü, servisindeki mükemelliği tanımlarken yıldızlarla anlatıyorlar. En büyük yıldızlı gemi için de, otel için de "Beş yıldızlı" diyorlar. Ben yedi yıldız diyorum... Belki de çok müstesnaları on yıldızlı olmalıdır.
>
> Kusuru affetmem. Temizlik, güleryüz, nezaket, saygı, en yüksek kalite, olası en sevecenlik ve eğlence yolcu gemisini anlatır. Ben tüm bunlar adına disiplin adamıydım. Gemi personeli bilirlerdi ki benim hoşgörüm olamaz, ama beni çok severlerdi.
>
> *Ankara* gemisi devrinin güzel bir dizaynı olsa da bugünkü yolcu gemileriyle kıyaslanacak konfora sahip değildi. Kamaralarında öyle büyük pencereleri yoktu. Personelin görevli olmadıkları takdirde kamaraların bulunduğu alanlardan geçmesi yasaktı.
>
> Gemi adamlarından, halk diliyle tayfalardan birkaçı bir gün parmaklıklardan içeri girmişler, yasak olduğunu bildikleri bu alanda aralarında konuşuyorlarınış:
>
> İçlerinde biri bir deliği gösterip demiş ki "Ha Baba kaptan buradan çıkarsa canımıza okur da!"
>
> Gemide yaşantım her dakika biryeri izlemek, intizamı korumakla geçerdi. Bundan yorgunluk duymazdım.
>
> Benim için şöyle derlermiş: "Bizim baba lokumdan tatlıdır. Fakat canını sıkarsan dinamit lokumundan beter adamı dağıtır!"

Bir denizcinin anı defterinde neler yazar

Evinden yurdundan, dostlarından haftalarca uzakta, aslında tek başına bir dünya ile yaşamı paylaşan bir denizcinin iç âlemindeki çırpınışları kimseler bilemez. Bunun gerçek adı "özlem"dir.

Şefik Kaptan'ın 1950 yılına ait çok küçük bir bloknota yazdığı günceler var.

İlk sayfasına "Şehir Kahyası sokak No.29 Kızıltoprak," diye evinin adresini kaydetmiş.

1 Nisan Salı eşinin yaş günü imiş. "Çok şükür çoluk çocuk tatlı tatlı evde oturduk. Akşama birader, yengem, Fethi ve Serra geldiler. Hoşca vakit geçirdik," diye yazmış.

3 Nisan günü ise vefat etmiş olan Başbakan Recep Peker'in cenaze merasime katıldığını anlatır:

> Bugün 23 Mayıs Çarşamba...
> Boğaz'a girdik. Çok güzel bir havada mükemmel bir manevra yaptım ve yanaştım ki herkes alkış tuttu! İşte bizim mutluluğumuz, ya da cakamız bu...
>
> Eve gitmek ne kelime yolcuları gönderdik. Yük tahliye ediliyor. Akşam 5'te demire çıktık. Ben de ancak eve geldim ama asabım bozuktu. Bunca saat evini seyretmenin sabrı mı olur!
>
> 30 Mayıs, yine denizlerdeyiz...
>
> Ne yazmalıyım bilemem ki... Bir ömür boyu denizleri yazacağını bilseniz de, ben o yılları yaşayan biri olarak kah sızlanarak, çoğunlukla aşk ile o denizlerdeki yaşamı sürdürmeye devam edeceğim...

Yalnızlık üzerine

Eşine yazdığı mektupta yalnızlığı şöyle anlatır:

> Allah kimseyi yalnız kılmasın diyorum. Yalnızlık öylesine bir ruhsal baskıdır ki, insanların yüzünden, sesinden hissedilir. Hatta bu ıstırabını belli etmeyerek yazdığı yazısında bile hissedebilirsiniz. Bazıları ise bu duygularını bastırmaya çalışıp neşeli görünmeye gayret ederler. Fakat senin bu mektubunda uzaktan bir yeisin olduğunu sezdim. Oysa sana neş'eden başka hiçbir şey bu kadar yakışmıyor.
>
> Bana çok sevilen öykülerin olduğunu yazıyorsun. Ne olur bir kısmını yaz da hem sen hem de ben meraktan kurtulayım.
>
> Ne mutlu namuslu olanlara! İnsanın bazen öküzleri kıskanacağı geliyor. Tövbe tövbe, günaha giriyorum herhalde. Öyle ya, okuyup adam olmuşuz. Mesleğimizi daha da öğrenmek için gayret sarfetmişiz. Ve bizi adam yerine koymuşlar ve rızkımızı şöyle böyle vermişler de hâlâ şükran borcumuzu ödeyemiyoruz.

Allahımıza karşı isyankar kul haline gelip kusur ediyoruz. İnsan bu! Allah, gafururrahim değil mi... İsyanımız onun büyüklüğüne inancımızdan oluyor. Hele birara Paris'teki dostumuz Tepke'yi telefonda buldum. Maşallah sesi neşeliydi. Rahatsız edeceğimi zannetmesem bu cumartesi atlar Paris'e giderdim. Fakat bütün haftanın yorgunluğunu çıkartmak isteyeceği pazar gününde belki dinlenir diye de düşündüm.

Ankara'yı *sökerlerse yazık olur!*

Şefik Gogen yaşamını şöyle tanımlıyor: "İnsan pekçok şeyi görmeden de gözlerinin önünde canlandırabiliyor. Hem de aslında olduğundan çok daha fazlasıyla. Öyle ki, sonradan onunla karşılaştığı zaman hayal gücünden kendisine oynadığı oyundan şaşıp kalacak kadar. Ama birtek şey var ki, onu yeterince canlandıramıyoruz. O da deniz!

Denizin bize nasıl bir şey olduğu tarif edilse bile, insan uçsuz bucaksız, masmavi enginle karşılaşınca hayal gücünün iflası karşısında şaşırıyor, ufalıyor, kayboluyor."

Birkaç yerde daha az ya da çok onun yaşamının ilk yıllarına ait anlatımlarla karşılaşsanız da, bu tekrarlardan sıkılmayacağınızı biliyorum."

Diyor ki, "Garip değil mi, Mardin'de doğmuşum. Yani en yakın denize yüzlerce kilometre uzaktaki bir şehirde. Babam asker olduğundan çocukluğum Anadolu'nun şurasında burasında dolaşmakla geçti. Erzincan'da kaldığımız evin yakınında gemili bir bahçe vardı. Sahibi denize, denizciliğe meraklı biri olmalı ki, Erzincan gibi bir yerde gemi hasretini biraz olsun giderebilmek için bahçesine taştan mı, tuğladan mı, tam olarak hatırlamıyorum, bir gemi modeli yaptırmış. Hem de boyu hayli büyük olan bir gemi. Sizin anlayacağınız gemi biçiminde bir duvar çevirtmiş bahçesine. Biz çocuklar da bu gemide oynar, uskur deliklerinden girip çıkarak birbirimizi kovalardık.

"Bir gün babamın tayini çıktı, İstanbul'a... Vapura binmek için Trabzon'a doğru yola çıktık. Tam Değirmendere denilen yere geldiğimiz zaman bir de ne göreyim... Karşımda uçsuz bucaksız, masmavi bir su uzanmıyor mu! Hem de ta gökyüzüyle birleşinceye kadar. İlk defa denizle karşılaşıyordum.

Şaşırdım mı, korktum mu, orasını hatırlamıyorum. Ama hayran kaldığım muhakkaktı. Görüyordum ki deniz, çocuk kafamın hayal gücünün çok çok ötesindeydi...

Şefik Gogen *Ankara* gemisinin 1978 yılının yaz mevsimi sonunda seferden alınacağı haberini duyduğunda şaşkındır. "Gerçekten sökecekler miymiş?" diye sorar.

"Eğer sökerlerse çok yazık olur" diye dertlenir ve devam eder: "Niçin der-

seniz, o başka gemilere benzemez de ondan. Çünkü onun gibi bir yolcu gemisi bugünkü koşullar içinde kolay kolay yapılamaz."

Duralar ve *Ankara*'da tanık olduğu yılların anılarıyla başbaşa kalır.

"O başka bir gemiydi" diye mırıldanır.

Tüm yaşantım boyunca

Hatıratının son sayfalarında şöyle der:

> Artık gerilerde, ama çok gerilerde kalmış hayatımı bir film gibi seyrediyorum. *Gülcemal*'daki mesleğe adım attığım zamanın heyecanı yine kalbimde. *Ege* ve *İzmir* gemilerinde vardiya zabiti olarak hizmet yaptım. 1931 yılında *İzmir* gemisine İkinci Kaptan olarak verilmiştim ki Atatürk'ün İsmet Paşa'yı Balkan Anlaşması toplantısına göndereceği ve İsmet Paşa'nın bizim gemiyle seyahat edeceği bildirildiydi.
>
> Galata rıhtımında İsmet Paşa'yı Atatürk'ü uğurlarken hatırlıyorum.
>
> Kendimi methetmekten kaçınırım. Derim ki kendini methetme, gülünç olursun. Ama kendini yerme. O zaman da kötülenirsin.
>
> Arkadaşlarının bir kusuru var ise, onlara bu kusurunu yalnız olduğunuz bir yerde anlat. Fakat başkalarının yanında onları göğe çıkart.
>
> Bir anlık sabır, büyük bir felaketi önler.
>
> Denizlerde geçen bunca zamandan, bir ömürden sonra karaya dönme zamanım da yaklaşmakta.
>
> Denizlerde geçen ömrüm yanlızlıklarla doludur. Çoğu geceler, köprüsütünde Allahın bana sabır vermesi için dua etmişimdir. Sefere çıkarken muhakkak Kur'an okumuşumdur.
>
> Evimden ayrılırken ömrüm boyunca taşıdığım bir bavulum vardı. Göçebeler gibi üniformaları, çamaşırlarımı bu bavulda taşımışımdır.
>
> Genç yaşlarda iken dünya denizlerine koşmak beni çok heyecanlandırıyordu. Elli yaşını denizde tek başıma kutladığımda içime bir burukluk çökmüştü.
>
> 25 Haziran 1983 günü de, yani denizlerde geçen 61 yıldan sonra artık denizlere veda edeceğime dair dilekçemi, daha doğrusu mektubumu, hakkımda hayırlı olması duasıyla işletmemize gönderdim.
>
> Genç değildim ve vücudumda ağrılar vardı. İlaç almadan yaşayamıyordum. Tansiyonum düşüyor,bu halimi personelden saklamaya çalışıyordum. Ama nereye kadar!
>
> Karaya döndüğüm son yıllarımda hastalığının arttığını görüyor, ama çaresizlik içersinde başıma gelecekleri seyrediyordum. 13 Şubat 1984 sabahı kalbimde dayanılmaz bir acı oldu. Allahtan insan Doktor Kurtuluş Bey öğleye

doğru yetişip elektromu aldı. Kalbimde düzensizlikler varmış. Doktor iğne yaptı ve bazı ilaçlar verdi. Bunları muntazaman alacaktım.

Ne acıdır ki eşim Semahat de kalp hastası idi. *Ankara*'yı gerilerde bırakarak katıldığım *Koçtuğ*'dan dahi ayrılmaya yakın Ali Koçman Beyefendi'ye bir yazı yollayarak kalp hastası olan eşimi tedavi eden şirket dokturunun, eşimin durumunun son derece ciddi olduğunu ve yalnız bırakılmasının sakıncalı olacağını bildirdiğini ifade ederek, görevden affedilmemi anlatmıştım.

Kaptan Şefik Gogen'in bu son anı defteri, yaşama tutunmak için karaladığı, fakat her satırı derin bir ölüm korkusuyla yüklü ve Allah'tan yardım niyaz içeren sözleriyle doludur.

Anı defterinin iç kapağında ise şunlar yazılır: "Emeklilik Sicil numaram; 02.771.480. Kan Grubum O Rh+" ve ilave eder: "Öyle öyle yazlar oldu. Böyle böyle kışlar gördük... Nice yazlar, nice kışlar artık çok gerilerde, denizin ufkunun çok ötesinde onlar... Bundan böyle kan grubunun anlamı kaldı mı ki!"

KAYNAKÇA

"Bir Denizcinin Portresi - Kaptan Şefik Gogen", Osman Öndeş, *Deniz Ticareti* dergisi eki, 1989.

"Sahi, Şimdi Neredeler - Şefik Gogen (Şefik Kaptan)", *Akis* dergisi, 3 Ağustos 1963, s. 27-28.

"Denizci", *Türkiye Gemi Adamları Sendikası* dergisi 15 Mart 1959 tarihli 25 No'lu sayısı, Ankara Gemisi Süvarisi Şefik Gogen Sendika Üyesi

"140 yolcuyu bırakıp demir aldım", *8 Gün Hürriyet dergisi*, 16 Kasım 1980.

"Denizlerde 30 Yıl", *Sigortacılık* dergisi, Yazan: Aslan Tufan Yazman

Dr. Nezih Neyzi, Pendik, "Devletçilik, Karma ekonomi, Özel sektör", Peva Yayınları, 1987

Şefik Gogen hakkında *Hayat Mecmuası*'nda röportaj.

Meslek arkadaşlarıyla yapılmış söyleşiler veya eser için gönderdikleri notlar.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri arşiv kayıtları

Kaptan Şefik Gogen'ın anı notları, defterleri, belgeler, resmî evraklar.

Muhtelif gazete haberleri ve makaleler

Ahırkapı Feneri ve Lik ailesi

ALİ BOZOĞLU

Ahırkapı Feneri, Marmara Denizi'nden Boğaz'a girişte, kimsenin görmeden geçemeyeceği bir fenerdir. Marmara'dan Boğaz'a doğru gece seyri yapan her denizcinin gözleri Ahırkapı Feneri'nin 16 mil uzaktan görülebilen çakarını arar ister istemez. Gündüzleri ise, Sarayburnu'nun az ötesinde, heybetli bir uç hisar kulesi gibi yükselen 36 metrelik beyaz renkli fener kulesini görmemek imkânsızdır. Boğaz girişinde gemilere kerteriz vererek emniyet içinde seyretmelerini sağlayan, sisli havalarda düdüğü ile karaya çok yaklaşmamaları için ikaz eden, uzun seferlere çıkan gemicilerin dümen suyu üstünden, ta ki ışığı görünmez olana kadar seyrettikleri Ahırkapı Feneri'nin çok ilginç bir geçmişi vardır.

Eldeki kayıtlara göre, Ahırkapı mevkisinde bir fener için ilk girişim, Padişah III. Osman zamanında, 1755 yılında yapılmıştır. Ahırkapı mevkisinde bu ilk fenerin yapılmasına oldukça ilginç bir olay yol açmıştır. Mısır'dan gelen Hacı Kaptan yönetimindeki bir yelkenli, hava şartlarının kötü, görüş mesafesinin düşük olduğu bir gecede, Kumkapı'da karaya oturmuştur. Olayı haber alan Padişah, kendisine refakat eden Sadrazam Sait Paşa'yı da alarak olay yerine gitmiş ve gemicilerin kurtarılmasına bizzat nezaret etmiştir. Kazazedelerle konuşan Sultan Osman'a gemicilerden biri; "Eğer burada ve sur üstünde bir fener yapılıp da her gece kandiller yakılırsa, böyle uzaklara gidip gelen gemiler ışığı görünce yollarını bulurlar," demiş. Bunun üzerine, III. Osman Ahırkapı'da bir fener kulesinin yapılması ve faal vaziyette tutulması için emir vermiş. Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa da Ahırkapı Feneri'ni yaptırarak bu emri yerine getirmiştir.

Ahırkapı Feneri, Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1857 yılında Fran-

Ahırkapı Feneri.

sızlara verilen imtiyaza göre, Fransız Fenerler İdaresi tarafından yaptırılmıştır ve halen ilk yapıldığı zamanki biçimini korumaktadır. Ahırkapı Feneri gemilerin gerek Marmara Denizi'nden İstanbul Limanı'na girişlerinde gerekse İstanbul Boğazı'ndan geçişlerinde rota feneri durumundadır. Marmara Denizi'nden İstanbul Boğazı girişinde bulunur ve ışığı 16 deniz mili mesafeden görülebilir. Çakma karakteri Fl.W.6.0 Sn. olan fener, deniz seviyesinden 36 metre yüksekliktedir. Örme taştan yapılan fenerin kulesi 26 metre yüksekliğindedir. Fenerde önce ışık kaynağı olarak fitilli gaz yağı lambası kullanılmıştır. Daha sonra LPG ile çalışan parlak ışıklı manşonlu (gömlekli) lambalar kullanılırken şu anda ise 1.000 W'lık elektrik lambasına geçilmiştir. Işık kaynağının uzaktan görünmesini temin etmek için optik sistem olarak odak uzaklığı 500 mm olan kotodiyoptrik silindirik lens kullanılmıştır.

Fener kurulduğu tarihten bu yana optik ışık kaynağı etrafında dönen karanlık perdelerin ışık kaynağını kapatması ve açması suretiyle çakmaktadır. Söz konusu makine ve optik paneller koruma altına alınmıştır ve halen kullanılmaktadır. Fener ve gardiyan binası ulusal miras olarak Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce koruma altındadır.

Arkasında saray arazisi ve Gülhane Askerî Hastanesi'nin eski binaları, sağında bugün harap vaziyette olan Reji döneminden kalma Tekel İdaresi'ne ait tütün depoları bulunan Ahırkapı Feneri ve çevresi, Birinci Dünya Savaşı sırasında kışla arazisi olarak kullanılmıştır. Hemen eteklerinde Marmara sularının başladığı Ahırkapı Feneri, yakın zamanlara kadar şehir içinde olmasına rağmen tamamen ayrı bir mekândı. Bu durum 1958 yılında başlayan sahil yolu yapımı çalışmaları ile tamamen değişti. Günümüzde, Ahırkapı Feneri denizden bir yol şeridi ile ayrılmaktadır ve bu yolda yoğun bir trafik vardır.

Ahırkapı adı nereden gelmektedir?

Ahırkapı adının nereden geldiğine dair Akın Kurtoğlu'nun ileri sürdüğü iki görüş vardır:

1. Topkapı Sarayı'nın etrafını çevreleyen Sur-ı Sultânî'nin (Sultan Surlarının) üzerindeki kapılardan biri olup, adını hemen yanında bulunan Osmanlı ordusunun top arabacıları ocağına bağlı, top arabalarını çeken atların ahırlarından almıştır. Bu kapıdan sadece ahırlara ulaşılabildiği için "ahır kapısı" olarak anılmıştır (İlk kez Bizans devrinde İmparator III. Mihail'in atlarının ahırı burada kurulmuş, sonradan da sürekli ahır olarak kullanılmıştır).

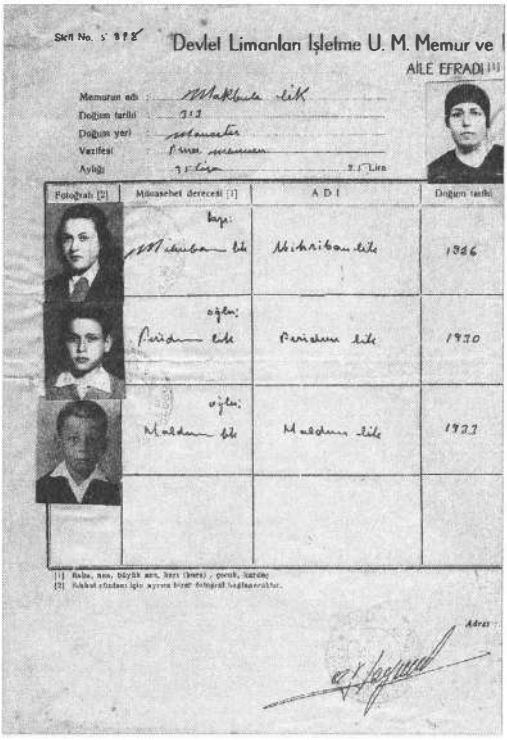
2. Marmara Denizi kıyısındaki en son kapı olmasından dolayı, halk arasında bu kapıya "âhir-kapı" (son, en son kapı) adı verilmiştir.

Lik ailesi Ahırkapı Feneri'nde

Ahırkapı Feneri gerek inşasının öyküsü gerekse şahit olduğu olaylar nedeni ile gerçek bir tarihî hazinedir. Ahırkapı Feneri'ni daha da ilgi çekici hale getiren bir unsur da bu feneri geçmişte yüzyıla yakın bir süre ile Lik ailesinin, özellikle de bu aile kadınlarının idare etmesidir.

Lik ailesinden bu fenerde hizmete başlayan ilk kişi Sait Lik'tir. Sait Lik göreve 1907'de başlamıştır. 1938'de Sait Lik'in birinci gardiyan olması ile ikinci gardiyanlığa eşi Zülfiye Lik atanır. Sait Lik yaş haddinden emekli olduğu 1941 yılında, Ahırkapı Feneri'nin o zamanlar bağlı olduğu Devlet Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bir dilekçe verir. Verdiği dilekçede 34 yıl hizmet ettiğini beyan ederek fenercilikten başka bir iş yapmadığını, bir sanatının olmadığını, fenerden ayrılması halinde sokakta sefil olacağını beyan ederek kendisinden sonra buraya kızı Saniye Gökeş'in atanmasını talep eder. Gerekçe olarak da kızının burada doğması, kendisi ve annesi ile birlikte fenerde çalışması ve feneri yakından tanımasını ileri sürer. Kızının atanmasının mümkün olmaması halinde ise biraderinin refikası Makbule Lik'in atanmasını talep eder. Söz konusu talep uygun bu-

Makbule Lik.


Sicil No. : 878

Devlet Limanları İşletme U. M. Memur ve

AİLE EFRADI [1]

Memurun adı : Makbule Lik

Doğum tarihi : 3.1.1

Doğum yeri : İstanbul

Vazifesi : Fener memuresi

Aylığı : 7.5 Lira 2.5 Lira

Fotoğrafı [2]	Münasebet derecesi [1]	A D I	Doğum tarihi
	kızı:	Mihriban Lik	1926
	oğlu:	Feridun Lik	1930
	oğlu:	Haldun Lik	1933

[1] Baba, ana, büyük ana, kız (kızı), çocuk, kardeş

[2] Bakmak istenen için ayrıca birer fotoğraf bağlanacaktır.

Adres :

Makbule Lik ve bakmakla yükümlü olduğu çocuklarını bildirir belge.

lunur ve kardeşinin eşi Makbule Lik ikinci gardiyanlığa atanır. Bu devire eltiler devri denilse yeridir. Zülfiye Lik birinci gardiyanlığa, eltisi Makbule Lik ise ikinci gardiyanlığa atanır ve Ahırkapı Feneri idaresi 1995 yılına kadar sürecek bir döneme, Lik ailesi kadınlarının hâkimiyetine geçer.

1960 yılında Zülfiye Lik yaş haddinden emekliyle ayrılır. Birinci gardiyanlığa Makbule Lik, ikinci gardiyanlığa ise oğlu Haldun Lik'in hanımı Sevinç Lik atanır. Ahırkapı Feneri'ndeki eltilerin idaresi yerini kayınvalide gelin hâkimiyetine bırakır.

1962 yılında Makbule Lik yaş haddinden emekli olunca fenere gelinler hâkim olur. Ahırkapı Feneri'ne hizmet eden gelinlerden, önce Feruze Lik, 1989 yılında emekli olur. Diğer gelin Sevinç Lik'in 1995 yılında emekli olması ile Lik ailesinin 80 yılı aşan fener idaresindeki egemenliği sona erer.

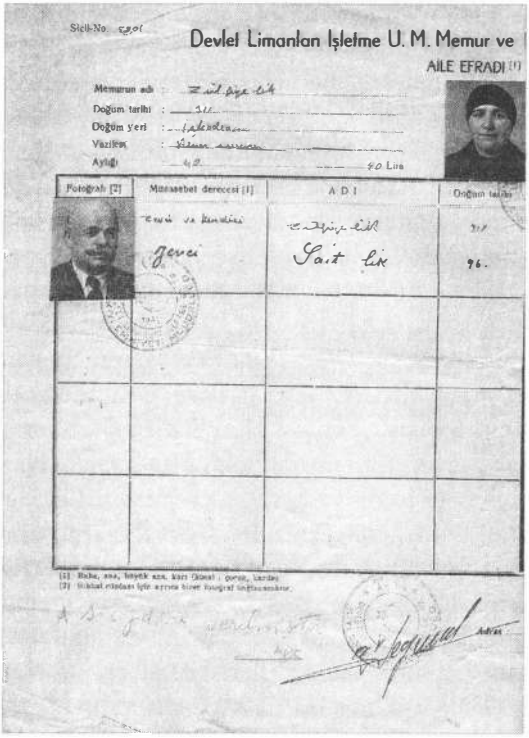
Ahırkapı Feneri'nde Lik ailesinin ilk temsilcisi olan Makbule Hanım'ın iki oğlu Haldun ve Feridun burada doğmuş, burada büyümüş ve bu fenerin bağlı olduğu Denizcilik Bankası T.A.O'da çalışmaya başlamışlardır. Feridun Lik önce Haliç Tersanesi'nde sonra Genel Müdürlük'te, Tersaneler Müdürlüğü'nde; Haldun Lik ise bankacılık bölümünde çalışmış ve buradan emekli olmuşlardır.

Lik ailesine basının ilgisi

Lik ailesi fenerde görevli bulundukları dönemlerde basının ilgi odağı haline gelmiştir. Fenere bağlı bir hayat ister istemez Lik ailesinin yaşam tarzını büyük ölçüde etkilemiştir. Hayatları fener çevresindeki arazide geçen Feruze ve Sevinç Lik 1987 yılında *Denizin Sesi* dergisinin Kasım-Aralık sayısına bir röportaj vermişlerdir. Bu röportajda; fener ve fenerdeki yaşamları konusun-

da bilgi verilmesi istendiğinde söze fenerin tarihçesi ile başlamışlardır. Devamında Fransız Fenerler İdaresi tarafından inşa edilen Ahırkapı Feneri'nde ilk ışık kaynağı olarak ateş ve yağ kandillerinin sonrasında da elektriğin kullanıldığını ifade etmişlerdir. 1954 yılından sonra yakın zamana kadar mekanik zamanlama sisteminin kullanıldığını belirtmişlerdir.

Lik ailesinin fener bekçileri, geçen yüzyıldan kalma zamanlama mekanizmasını da fenere elektrik gelmeden önce kullanılan sinyal sistemlerini de kullanmışlardır. Fransızlar tarafından yapılıp fenere yerleştirilen mekanik aksam mükemmel bir biçimde korunmuştur ve röportajın yapıldığı 1987 yılında halen kullanılabilecek durumdadır.


Devlet Limanlan İşletme U. M. Memur ve
AİLE EFRADI
Memurun adı
Doğum tarihi
Doğum yeri
Vazifesi
Aylığı
40 Lira
Fotoğrafı [2]
Münasebet derecesi [1]
A D I
Doğum tarihi
Gevri
Sait Lik
96.

Zülfiye Lik'e ait belge.

Fenerde elektrik kullanılmasına başlandığı tarihten sonra bile yararlanılan bu mekanik zamanlama sistemi, fener ışığının belirli aralıklarla yanıp sönüyormuş gibi görünmesini sağlayan döner bir pervane sistemidir. Kaidesinde, *Henry Lapaute 146 Rue de Rivoli A Paris* ibaresini taşıyan mekanizma, Ahırkapı Feneri'nin çanaklığında, camlı bölümün hemen altına yerleştirilmiştir. Madeni bir sütundan çıkan destek kolları, ışık kaynağının çevresine yerleştirilmiş döner paravana sistemini taşıyan bir çemberi kavramaktadır. Bu sütunun hemen yanında camlı bir mekanizma kutusu vardır. İçinde bir makara ve dişli sistemi bulunan kutu, yine bir dişli takımı vasıtası ile bitişiğindeki sütuna bağlıdır. Mekanizma kutusundan çıkan bir kurma kolu çevrilerek, ucunda bir ağırlık asılı olan ince bir çelik halat mekanizma kutusunun içindeki bir makaraya sarılır. Mekanizma kilidi serbest bırakıldığında ucunda asılı ağırlığın etkisiyle, çelik halat sarıldığı makaradan boşalır. Ağırlığın etkisiyle boşalan çelik halatın makaraya verdiği hareket, dişlilerle aktarılarak ışık kaynağının çevresindeki döner paravanayı hareket ettirir. Basit ama şaşmaz bir mekanizmadır. Tek mahzuru, ağırlığın yuvasına oturması iki buçuk

saat sürdüğü için, fenerin yandığı süre boyunca her iki buçuk saatte bir yeniden kurulmasının gerekiyor olmasıdır. Sait Bey'den başlayarak, Lik ailesinin her fenercisi bu mekanizmayı kurmak için nöbet tutmuştur.

Fenerde ışık kaynağı olarak elektrikten önce sırasıyla; gaz lambaları, lüks lambalar ve gazlı sistem kullanılmıştır. Bu iri gaz ve lüks lambalarını Feruze ve Sevinç Hanım da kullanmışlardır. Fenerdeki gazlı sistem, kulenin üst kısmında, dönerek yükselen merdivenler arasındaki boşluğa monte edilmiş iki tank ve mekanik aksamın bulunduğu çanaklığın altındaki sağanlığa yerleştirilmiş kumanda-kontrol mekanizmalarından oluşmaktadır. Işığın gaz alevi ile sağlandığı bu sistem 1923 yılından kalmadır. Fenerciler bu sistemi kullandıklarında, mekanik sistemin kurgu mekanizmasının çalıştırılmasının yanı sıra, yanıcı ve yakıcı gazların bulunduğu tankların basınç derecelerini de sürekli olarak kontrol altında tutmak, basınç düştükçe pompaları çalıştırarak gaz akışının düzenli olmasını sağlamakla da yükümlü olmuşlardır.

Fenere bağlı bir hayat ister istemez Lik ailesinin yaşam tarzını büyük ölçüde etkilemiştir. Lik ailesi üyelerinin hayatları hep fener çevresindeki arazide geçmiştir. Çalıştıkları mekâna bağlılıklarını "Son yirmi yılda dışarı çıktığımız akşamların sayısı beşi geçmemiştir" diyerek anlatmışlardır. Lik ailesinin ilk fenercisi Sait Lik ile ilgili hatırladıkları sorulduğunda, "filozof gibi bir adam olduğu" ifadesi ailenin ortak cevabı olmuştur. Ömrü fenerde geçen Sait Bey'le yapılmış bir röportajın kupürünü gösterip Sait Lik'in kendine özgü üslubundan örnekler vererek Sait Lik için, bütün denizciler evlatları, Ahırkapı Feneri'nin ışığı da gözünün bebeği demişlerdir.

4 Eylül 1956 tarihli *Vatan* gazetesinde yayınlanmış bir röportajda Sait Bey, Mesut Özdemir'e: "İşkodralı Sait sağken bu ışık oynamaz evlat," demiştir. Lik ailesinin görevi devralan üyeleri de vazifelerini aynı sorumluluk anlayışı ile sürdürmüşlerdir. Aynı röportajın devamında Lik ailesinin oğulları Feridun ve Haldun Beylerin ilk gençlik yıllarında geçen "şarap motoru olayı" tatlı bir anı olarak anlatılmıştır. Şarap fıçılarını taşıyan bir motor fener açıklarında batınca, herkes fıçılardan hiç olmazsa bir kısmını kurtarabilmek için seferber olmuş. Fıçılardan bazıları fenerle tütün depoları arasında kalan sahile vurunca, eline bir kap alan sahile koşmuş ve o akşam çevrede neşeli kahkahalar çınlamış.

Ne var ki, anıların hepsi böyle gülümseyerek anlatılabilecek türden değildir. Fener yakınlarındaki, Reji idaresi döneminden kalma Tekel tütün deposu yangını, uzak geçmişte kalmış olmasına rağmen Lik ailesi için hâlâ huzursuz edici bir anıdır.

Sevinç ve Feruze Hanımların fener nöbetleri ile ilgili pek çok ilginç anıları vardır. Işık kaynağı olarak lüks lambaları kullandıkları dönemde, bir gece, bir saat içinde 36 metrelik kulenin merdivenlerini tam beş kere tırman-

mak zorunda kalmışlar. Çünkü hep ya lambalardan biri sönüyor ya da lüksün gömleği yanıp düşüyormuş. Hanım fenerciler görevleri gereği zaman zaman üzücü manzaraları da seyretmek zorunda kalmışlar.

İstanbul tarihine kenti en çok tehdit eden olaylardan biri olarak geçen Independenta faciasına, Lik ailesi çok yakından şahit olmuştur. Sevinç ve Feruze Hanımlar bu olayı şöyle anlatıyorlar:

> Geceydi. Birdenbire çok korkunç bir patlama oldu. O sırada biz fenerin lojmanındaydık. Patlamanın şiddetinden camlar kırılarak içeri savruldu ve müthiş bir sıcaklık dalgası odayı doldurdu. Çok korktuk. Büyük bir heyecan içinde, telaşla dışarı fırladık. Kıpkırmızı kesilmiş göğe doğru alevden bir topun yükselmekte olduğunu gördük. Patlamanın aydınlığında büyük bir ambar kapağı ile dört insan vücudunun havada döne döne düştüklerini görebiliyorduk. Manzara korkunçtu, Haydarpaşa önleri sanki cehenneme dönmüştü. Patlamalar durmak tükenmek bilmiyordu.

Bu röportaj yüz yıla yaklaşan fener bakıcısı bir ailenin iç dünyasını anlatmaktadır. Elbette Lik ailesinin anlatmadıkları, anlatamadıkları daha pek çok anı ve olay vardır.

Ahırkapı Feneri'nde çalışan Lik ailesi üyeleri

Adı	*Göreve başladığı tarih*	*Emekliye ayrıldığı tarih*
Sait Abdi Lik	1907	07.05.1941 (65 yaşını doldurduğu için)
Zülfiye Lik	15.01.1938	13.07.1960
Makbule Lik	14.07.1941	13.07.1962 (65 yaşını doldurduğu için)
Sevinç Lik	01.08.1960	18.04.1995
Feruze Lik	02.08.1962	14.03.1989

Gemiyle yolculuk

Gemiyle yolculuk

ÖMER BOZKURT

Deniz yolculuğu, yüzyıllar boyunca denizaşırı kıtalara ya da uzak iklimlere, adalara ulaşmak için tek seçenekti. Bu yolculuklar, diyelim ki 19. yüzyıla kadar, genelde fedakârlıklara, yoksunluklara, zorluklara katlanmayı gerektirmiş ve tehlikelere açık olmuştur. Daha sonralarıysa bu kez denizde geçirilen uzun süreler nedeniyle zor sayılmıştır. Sonraki yüzyıla geçerken gemiler hızlanmış, farklı mevkiler ihdas edilmiş, bir bölümünde rahatlık ve şatafat iyice artmış, böylece varlıklı yolcular hoşnut edilmiş, gemilerde yolculuklar görece kısalmış ama kimileri için, o arada Avrupa'dan Amerikalara göçen yoksul kitleler için "güverte yolculuğu" gene zorluklarla dolu olmaya devam etmiştir. Öte yanda kimileri için de bu yolculuklar aynı zamanda haz veren serüvenler haline gelmiştir.

Günümüzdeyse uzak mesafelerde deniz yoluyla ulaşım bir istisnadır. Adalar denizlerinde yaşayanlarla, uçakla gidilemeyen bazı adalara ulaşmak isteyenler dışında, gemiler hemen sadece keyif yolculuklarına, deniz gezilerine çıkanlarca kullanılıyor. 20. yüzyılın, Atlantik aşan büyük ve hızlı yolcu gemileri neredeyse yarım yüzyıl önce seferden kaldırıldı. Süveyş Kanalı'ndan geçerek Avrupa'yı Uzakdoğu'ya Japonya'ya bağlayan düzenli seferler de son bulalı elli yıl kadar oluyor. 1960'lara kadar Akdeniz'de, bir bölümü Türk bayraklı gemilerle süren düzenli yolcu gemisi hatları ile sadece Türk limanları arasındaki Akdeniz ve Karadeniz posta seferleri de yapılmaz oldu. Yeryüzünde, birkaç istisna dışında, düzenli yolcu gemisi seferi kalmadı.[1] Eskiden

1 Bu istisnalardan biri, Norveç'te Bergen ile Rusya sınırındaki Kirkeness arasındaki 1487 deniz mili mesafeyi, altı günde otuz kadar kıyı yerleşimine uğrayarak aşan ve her gün yapılan "Kıyı Postası" (Hurtigruten) seferleridir. Bunun dışında Fransız Polinezyası'nda kimi adaları Ta-

düzenli hat seferleri yapan gemiler söküldü; kimileri gezi gemilerine[2] dönüştürüldü, kimileriyse bazı liman kentlerinde rıhtıma bağlanmış otel olarak kullanılıyor. Bir yandan da gittikçe büyüyen, gittikçe daha çok sayıda yolcu alan, yeni dev gezi gemileri inşa ediliyor. Günümüzde artık deniz yolculuğu, salt deniz gezisiyle sınırlıymış gibi görünüyor. Bu gezi gemileriyle yapılan yolculuklar, denizde yolculuğun özgül niteliklerini ne kadar yaşatıyor? Bunlar deniz yolculuğundan çok yüzen bir otelde geçirilen dinlence mi sayılmalıdır? Günümüzde hâlâ deniz yolculuğu mümkün mü? Mümkünse nasıl?

Gemilerde ilk yolcular

Büyük Keşifler Çağı'nda, gemilerle denize açılanlar kâşifler, fatihler ya da bilginlerdi. Yeni topraklar ele geçirmek, koloniler kurmak, kazanç elde etmek ya da yeryüzü bilgisini genişletmek amacıyla denize açılan bu gözü pek denizcilerin seferlerinde, bir noktadan diğerine gitme ve orada hiç olmazsa belli bir süre kalma niyetiyle gemiye binmiş "salt yolcular" yoktu. Eğer var idiyse de bunlar, herhalde tek tük istisnalardır.

Büyük keşifleri izleyen dönemde, gemilerde yolcular da görülür oldu; gemide hiçbir görevleri olmayan, kendi istekleriyle, bir yere ulaşmak için ya da meslekleri dolayısıyla gemiyle yolculuğa çıkanlar. Teşvikle ya da kendiliğinden yeni topraklara yerleşme amacıyla yola koyulan, Avrupa'dan ve Ortadoğu'dan, Güney ve Kuzey Amerikalara, Doğu Hintelleri'ne taşınan göçmenler ve kolonlar; Hıristiyanlığı yaymaya giden Cizvitler ve diğer din görevlileri; 18. yüzyıldan başlayarak Yeni Dünya'yı ya da Doğu'yu, Uzakdoğu'yu "görmeye" gidenler. Bir de özellikle tacirler ya da tacir denizciler. Öte yanda "yolculuğa mecbur edilen" talihsizler de var: Batı Avrupa toplumlarının utancı insan ticaretinin nesnesi Afrikalılar, ceza sömürgelerine sürgüne gönderilenler...

Tarihin Avrupa'da ve diğer kıtalarda, *kendi içinde* sürdüğü dönemlerde, denizde yolculuk doğal olarak pek sınırlıydı: az sayıda insanın istisnai çabalarıyla ve istisnai amaçlarla gerçekleşiyordu. Dolayısıyla dar anlamda deniz yolculuğu, sanki bir yanda Amerikaların keşfiyle, öte yanda da, Ümit Burnu yolu-

hiti'ye; Saint-Helena, Ascension ve Tristan de Cunha adalarını da Cape Town'a bağlayan seferler vardır. Bunlar aynı zamanda "gezi seferleri" olarak da ilgi görmektedir. (Hurtigruten seferleri için bak. Ömer Bozkurt, "Kıyı Postasıyla Kuzeye Yolculuk", *Atlas*, Yaz özel sayısı, Nisan 1996. s. 128-133.) Öte yandan Cunard şirketinin 2004 yapımı gemisi *Queen Mary* 2, Southampton ile New York arasında periyodları düzenli olmayan ve daha çok deniz gezisi gibi sunulan ve yavaş bir seyirle tek yönde yedi gün süren seferler yapmaktadır.

2 Sanırım artık bu *cruise ship*, (*bateau de*) *croisière* gibi yabancı sözcüklerden bozularak sözde Türkçeleştirilmiş, "kruz gemisi", "kruvaziyer" hatta bazen "kruvazör" vb. gülünç biçimlere sokulan sözcükleri kullanmaktan belki vazgeçebiliriz. Gezi gemisi, deniz gezisi sözcükleri, bunları rahatça karşılar.

nun bulunuşu ve bazı Avrupa ülkelerinde Doğu Hintelleri kumpanyalarının kurulmasıyla (zorunlu olarak) başlamış ve gittikçe artan sayıda insanı kapsamış gibi görünüyor. Bir yönde Amerikalara giden diğer yönde Doğu Hintelleri'ne, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya yönelen çok sayıda kolonici ve göçmen herhalde 17. yüzyıldan başlayarak gemilere doluşmuşlardı. Hollanda Doğu Hintelleri Kumpanyası'nın Batavia'sı (Bugünkü Jakarta) ile o yöredeki başka durakları ve önce Portekizlilerin daha sonra İngilizlerin Güney Asya kıyılarındaki durakları 18. yüzyıl başından itibaren önemli bir Batı Avrupalı nüfus barındırmaktaydı. Gerek onlar, gerekse yol boyunca diğer ikmal limanlarının halkları, uzun deniz yolculukları yapmak zorundaydılar. Gemiyle yolculuktan başka seçenek yoktu. Aborjinler dışında, Avustralya ve Yeni Zelanda'nın Avrupa (çoğunlukla da Büyük Britanya) kökenli halklarının tarihi, gemilerle gerçekleşen büyük göçlerle başlar. Bu nedenle daha 18. yüzyılda, Avrupa'yı ve onun büyüyen imparatorluklarını, dünyanın dört bucağındaki sömürgelerine bağlayan denizyollarında sürekli bir seyrüsefer ağı mevcuttu.

O dönemde gemiyle yolculuk nasıldı? Zaman içinde yavaş yavaş gelişmeler olmuştur kuşkusuz ama başlarda, diyelim ki 17. yüzyılın sonuyla 18. yüzyılın başlarında büyük yelkenlilerde geminin kıç kasarası, "soylu" bölümüydü; kaptan ve zabitler, varsa birkaç önemli, soylu, varlıklı yolcu o bölümde, kimileri sadece bir brandayla ayrılmış birkaç kamarayı paylaşırdı. Yemeklerini de kaptanın kıç kasaradaki büyük kamarasında, daha sonraları da yemek salonunda yerdi. Mürettebat ve göçmen-yolcularsa bölümleri olmayan alt güvertede, yük balya ve sandıkları arasında asılı hamaklarda uyur, günlerini orada ya da baş üstünde, civadra berisinde geçirirdi. Yemekleri, pruva direği ile grandi arasında, yelkenci ve demirci işliklerinin de bulunduğu bir orta kasaradaki ocakta pişirilirdi. Gemilerde kanatlıların beslendiği bir kümes bulunurdu. Ayrıca sütünden yararlanmak amacıyla inek ve keçi gibi hayvanların yüklendiği de olurdu. Bunlar sonunda kasaplık hayvana dönüşürdü. Gemilerde günlük temizliğe ilişkin imkânlar sınırlıydı. Helaları, başta ve kıçta, bordanın iki yanında yer alır ve giderleri doğrudan denize açılırdı. Yıkanmak için ahşap kovalar kullanılırdı. Yolculuğun ne kadar süreceği de önceden bilinemezdi.

Bu konuda bir betimlemeyi, her ne kadar salt betimlemeyi aşıp yer yer biraz coşkulu, duygusal bir nesir biçimini alsa da, 1791'de Amerika'ya gitmek üzere Saint-Malo'dan yola çıkan, sonradan büyük bir yazar olarak ünlenecek Chateaubriand'ın anılarından okuyalım:

> Bu okyanus yolu boyunca ne bir ağaç, ne bir köy, ne bir kent, ne bir sivri yapı, ne bir çan kulesi, ne de bir mezar görülür; hiçbir işaretin, hiçbir mesafe taşının bulunmadığı, sadece dalgalarla işaretlenmiş, menzilleri rüzgârlardan, me-

şaleleri yıldızlardan ibaret bu yolda, eğer keşfedilmemiş karaların ve denizlerin peşinde değilseniz en büyük serüven iki geminin karşılaşmasıdır. Her iki gemiden diğeri, ilkin tekli dürbünle bakıldığında ufukta fark edilir; sonra iki gemi birbirine yönelir. Tayfa ve yolcular güvertede toplanır. İki tekne birbirine yaklaşır, bayraklar çekilir, yelkenler istingalarla yarı boğulur, gemiler çapraza gelir. Sessizlik olunca gemilerinin kıç kasaralarında iki kaptan ses borusuyla birbirlerine seslenirler: "Geminin adı? Hangi limana kayıtlı? Nerden geliyor? Kaç gündür denizde? Enlem ve boylam? Allahaısmarladık, yolun açık olsun! Camadana bağları çözülür, yelkenler yeniden açılır. Her iki geminin tayfası ve yolcuları hiç konuşmadan gemilerin birbirinden uzaklaşmasını izler: Birileri Asya'nın diğerleri Avrupa'nın güneşinin peşindedir. [...] Okyanuslarda rüzgâra kıyasla, karada zaman, yolcuları çok daha çabuk alır götürür ve birbirinden uzaklaştırır; uzaktan el sallanır: *Allahaısmarladık, selametle git!* Ortak liman sonsuzluktur.

[...]

Geminin kampanası sohbetlerimizi bölerdi; kampana vardiya değişimlerini, gemicilerin giyinme vaktini, teftişi, dinlenme sürelerinin belirlerdi. Sabahları, güvertede toplanmış mürettebat, üzerlerindeki mavi mintanlarını çıkarır, istralyalara asılarak kurutulmuş temizlerini giyerdi. Çıkardıkları gömlek hemen orada ahşap kovalar içinde yıkanırdı. O kovalarda, bu fok ahalisi esmerleşmiş yüzlerini ya da katranlanmış ayaklarını da sabunlardı.

Öğle ve akşam yemeklerinde gemiciler, karavanaların çevresinde halka biçiminde oturur, yalpayla bir o yana bir bu yana yığılan çorbaya, her biri sırayla ve hiç hile yapmadan kalaylı kaşıklarını daldırırdı. Aç olmayanlar, bir parça tütün ya da bir bardak hayat suyu karşılığında, peksimet ya da tuzlanmış et istihkaklarını arkadaşlarına satardı. Yolcular yemeklerini kaptanın kamarasında yerdi. Hava güzelse eğer, kıç güvertesine bir tente gerilir ve rüzgârın yarattığı sıyrıklar nedeniyle yer yer beyaz lekelerle bezenen mavi denize bakarak yemek yenirdi.[3]

Açores Adaları'yla Terra Nova'da (New Foundland) Saint-Pierre ve Miquelon Adaları'na uğradıktan sonra Baltimore'da son bulan ve üç ay kadar süren bu yolculuk 160 tonilatoluk tek güverteli bir brikle[4] yapılmıştı. Gemide süvari, iki zabit ve on dört gemiciden oluşan mürettebatla, dördü din adamı on dört yolcu vardı. Aynı yılın son günlerinde, Chateaubriand bir başka yelkenliyle Fransa'ya dönerken Guernesey ve Aurigny adaları arasında, kayalıkların hayli yakınında, kuvvetli rüzgârda batına tehlikesi geçirmiştir.[5]

3 *Mémoires d'outre tombe* [Mezar Ötesinden Anılar], cilt I, Librairie générale française, (Livre de Poche), Paris, 1995. s. 248-254.

4 İki direkli, pruva direği seren (kabasorta), grandi direği sübye armalı yelkenli gemi.

5 *A.g.e.*, s. 332-336.

Herhalde 17. yüzyıldan başlayarak ilkin büyük yelkenlilerle, briklerle, uskunalarla, doğuya gidiliyorsa *east indiaman*'larla, sonraları hızlı *clipper*'a, ardından buharlılarla, Atlantik ötesine veya Güneydoğu Asya'ya ve Avustralya'ya ulaşmak üzere denize açılan ya da Akdeniz'de doğu ve batı, kuzey ve güney limanları arasında ve genel olarak kıyılar boyunca (şimdi kabotaj olarak adlandıracağınız türde) seyahat eden milyonlarca yolcu...

Yelkenliler ve buharlılar

19. yüzyıl bir yanda yelkenlilerden, belli bir büyüklüğün ötesine geçemeyen ahşap teknelerden çelik teknelere; bir yanda da ilkin yandan çarklılara sonra uskurlu buharlı gemilere geçiş dönemidir. Ama uzunca bir süre denizlerde yelkenli gemilerle buharlılar birlikte seyretmiştir. Bir dönemde buharlı gemiler aynı zamanda yelken donanımına da sahipti. Hatta *Gülcemal* vapurunun da, S/S *Germanic* adıyla White Star Line tarafından işletilirken yelken donanımı bulunuyordu. Bu iki gemi türü ve her birinin yandaşları arasında bir tür rekabetten söz edilebilir. 1887'de İngiltere Avustralya hattında hizmete giren 6525 grostonilatoluk buharlı *Brittania*, 1889 yılında saatte 15-16 knot kadar hız yapmasına rağmen, Avustralya'dan yün taşıyan yelkenli *Cutty Sark*'a geçilmişti.

1862 yılında, Güney Afrika'daki Müslümanlara din eğitimi vermek üzere, Sultan Abdülaziz tarafından görevlendirilen Ebubekir Efendi ile ona eşlik eden öğrencisi Ömer Lütfi, görünüşe göre Manş Denizi'ni yelkenli-buharlı bir gemiyle geçmişler,[6] ardından Liverpool'dan Cape Town'a kırk dört gün süren yolculuklarını da muhtemelen Avustralya'ya giden bir buharlıyla yapmışlardır:

> Ertesi gün fırtına cüz'ice teskin olup vapurumuz demir aldı ve Ümit Burnu diyerek gittik. Vapurumuz iki direkli olup yükünün yarısından fazlası kömür idi. Bizimle birlikte elli yedi yolcusu vardı.
>
> Elhasıl durmaksızın onsekiz gün hareket ettik, karadan hiçbir eser görmedik. Seyrimizin on dokuzuncu günü hatt-ı istivaya vâsıl olduk. [...]
>
> Londra'dan çıktığımızda kanunievvelin on beşi ve kışın ortası olduğundan ekvatora yaklaştıkça havanın harareti ziyade oldu. Şöyle ki her saatte bir defa vapurun üzerini tulumba ile sularlar idi. Zira güneşin hararetinin şiddetinden güvertede olan katranlar eriyordu. [...]
>
> Denizin içinde bindiğimiz vapurun uzunluğunda bazı büyük balıklara te-

6 Ömer Lütfi, *Yüzyıl Önce Güney Afrika - Ümitburnu Seyahatnâmesi*, (Haz. Hüseyin Yorulmaz) 2. baskı, Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 102. Geminin türü anlatıda açıkça belirtilmiyor. Ancak vardıkları limanda, yanaştıkları iskelenin yüksekliğinin, "vapurun serenine" yakın olduğu ifadesinden bu sonuç çıkartılabilir, bkz., s. 35.

sadüf eyledik. Bunlar vapurla üç-dört gün koşarlardı. Vapura yaklaştıklarında düdük sedâlanınca uzağa kaçarlardı. Bu balıklar vapurla beraber hareket ederken kendilerini yunus balığı gibi kaldırıp ileriye doğru atarlardı. Atladıkları vakit denizin içerisinden bir tepe zuhur eder gibi görünüyordu. Bazen de baş aşağı dikilirdi. Bu balıklar vapura yaklaştıkça doğrusu içimize fevkalade korku girerdi. Bazen kuyruklarını denize vurarak bir bir buçuk minare boyu suyu yukarı sıçratırlardı. [...]

Hareketimizin yirmi beşinci günü Ümit Burnu'ndan Liverpul'a avdet eden vapura rast geldik. İki vapur da durarak ve derhal sandallar indirip iki saat kadar birbiriyle görüştükten sonra hareket eylediler. Bu vapurdan başka hiçbir gemi veyahut sahil görmedik. Bu minval üzere kırk üç gün hareket eyledikten sonra, o gün akşam üzeri, kaptan, yarın saat beşte Ümit Burnu'na vâsıl olacağımızı yolcuların cümlesine haber verdi.[7]

Ne yazık ki Ömer Lütfi, gemi hakkında daha fazla bilgi vermiyor. Ama ekvatoru geçiş sırasında gemide yapılan kuttörensel eğlenceye, rastladıkları balinalara ve açık denizde iki geminin karşılaşması sırasında yapılan görüşmeye ilişkin notları ilginçtir. Buna karşılık 19. yüzyılda bir başka yolculuğu, gemicilik açısından daha ayrıntılı biçimde aktaran bir başka yazar Mehmed Enisî'dir.[8]

Buharlılar giderek çoğaladursun, yük taşımacılığında 20. yüzyılın başlarında bile, yelkenli gemiler önemli paya sahiptir[9] ve gittikçe daha büyük çelik tekneli yelkenliler inşa edilmektedir: 1902 yılında 147 m. boyunda 11.000 tonilatoluk beş direkli *Preussen* gemisi, 1912'de 128 metrelik, gene beş direkli 5.600 tonilatoluk *France II* yelkenlisi sefere çıkar. Bu gemilerde yolcuların yanı sıra esas olarak gidişte işlenmiş ürünler, dönüşteyse Güney Asya'dan çay, Avustralya'dan yün ve buğday, Yeni Kaledonya'dan nikel, Şili ile Kaliforniya'dan başka madenler taşınırdı ve bu seferleri yapan gemilere Horn Burnu gemileri denirdi. Çünkü Avrupa'dan Şili ve Kaliforniya'ya gidenler hem gidişte hem dönüşte oradan geçer, Avustralya ve Yeni Kaledonya'ya gidenlerse rüzgârı arkalarına alarak, gidişte Ümit Burnu'ndan dönüşteyse Horn Burnu'ndan geçerlerdi. Zor ve uzun seyirlerdi.

Demek ki 20. yüzyıla girildiğinde bir yanda gittikçe daha zarif bir çizgiye

7 *A.g.e.*, s. 44-46. (Aynen alınmış, yazıma dokunulmamıştır.)

8 1895 yılında Fransız donanmasında staj yapan deniz subayı Mehmed Enisî [Yalkı] S/S *Circassie* adlı bir buharlı yük/yolcu gemisiyle Dersaadet'ten Marsilya'ya gider. Onun yolculuğa ilişkin gözlemlerinde, mesleği dolayısıyla, gökyüzüne, denize, akıntılara, rüzgârlara, geminin hızına, rotasına, aksamına ilişkin ayrıntılar çoktur; yazısında gemicilik terimleri kullanır ve yolculuk ettiği geminin adını da kaydeder. Bkz., Mehmet Enisî, *Bir Denizcinin Avrupa Günlüğü - Avrupa Hatıratım*, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul, 2008, s. 294 (özellikle s. 31-65).

9 1895-1905 yılları arasında Fransa'da iki yüz kadar üç ve dört direkli yelkenli gemi inşa edildiği kaydediliyor (Pierre Stéphan, *Carnets du Cap Horn*, Arléa, Paris, 2011, s. 39).

kavuşmuş, hızlanmış, öncelikle yük taşıyan yelkenliler yaşamlarını sürdürseler de buharlılar artık egemendir. Bu durum "eski toprak" bazı denizcileri hüzünlendirir. Hem yelkenli hem de buharlı gemilerde, güverte adamlığından süvariliğe kadar çeşitli görevlerde bulunmuş denizci-yazar Joseph Conrad, 1923 yılında, "Okyanus Yolculuğu" başlıklı denemesinde, bu dönüşümü ve onun yolcular üzerindeki etkisini şöyle değerlendiriyor:

> Deniz yolculuğu konusunda, tereddütsüz söylenebilecek tek şey, artık eskisi gibi olmadığıdır. Günümüzde, özü değişmiştir. Bu, gemiyi iten gücün değişmiş olması değildir; ondan öte bir şeydir. Geçmişte yolcular, bunların seçkinleri ya da sıradan olanları (bu sonunculardan zaten pek az vardı) her zaman değişken rüzgârın eliyle ve yelkenler aracılığıyla, dünyanın uzak yörelerine varırlarch. Bugünse, yolculuğa çıkan kalabalıklar, gemi uskurunun dönüşüne, ateşin de (bir başka güç) katkısıyla suyun uyguladığı sürekli direnç sayesinde gidecekleri yere ulaşıyorlar.
>
> [...]
>
> Deniz yolculuğunun insan ruhuna etkisi artık seyrelmiş, yok olmuştur. Evvelce böyle bir yolculuğa çıkan kişi, karadaki koşullarıyla bağını keser ve gemide yeni bir tür aile ocağı, bir sığınak bulurdu. Bu görece kısa Atlantik geçişleri için bile doğrudur. Oysa bugün bir yolcu (özellikle Birleşik Devletler'e gidiyorsa), karadaki yaşamının bütün unsurlarını da yanında götürür. Gemide, yerleşik yaşamındaki konaklama türünü, aynı yapay rahatlığı bulur, aynı aksilikleri yaşar.
>
> [...]
>
> Evvelce, yelkenli gemiyle yolculuk böyle değildi. Yolcunun içinde günlerce nefes alıp vereceği, geminin tinsel atmosferine uyum sağlaması gerekirdi. O, *Ritz* otelinin sıkıcı ölçüde sallanan bir taklidinde yaşıyor olmazdı. Kısa sürede kendini küçük bir topluğun üyesi gibi hisseder, o topluluğun özel koşulları ve özel ilgi alanları onun için bir giz olmaktan çıkar ve hoşuna gitmeye başlardı. Geminin yelkenle yolalışının esasları, gemi adamlarının özgün faaliyetleri gözünün önünde gerçekleşir ve hoşuna giderdi.[10]

1891-93 yılları arasında ikinci kaptan olarak görev yaptığı ve Londra'dan, Plymouth'a uğrayarak Avustralya'da Adelaide'ye, "kükreyen kırklar ve uluyan ellilerden", yani en zor denizlerden geçerek sefer yapan S/V *Torrens*'i konu alan denemesindeyse, Conrad, şunları yazıyor;

> ... Ama seyir yeteneği açısından, kabarmış bir denizde, bu geminin kayar gibi yol alışını görmek insanın içini ısıtırdı. Bu, öylesine ustaca bir zarafet, öylesine dingin bir kendine güven gösterisi olurdu ki, yolcularımızdan deniz dene-

10 J. Conrad, "Ocean Travel", *Last Essays*, Cambridge University Press, 2010 içinde, s. 27-29.

yimi en az olanlar bile hayranlık duyardı. Yelkenliyle yolculukta günler geçtikçe, aklı katı bir biçimde yayaların kıyılarına bağlı olmayan herkeste, deniz sevgisi ve anlayışı mutlaka yüzeye çıkar.[11]

Bir başka denemesindeyse yelkenle seyri farklı bir biçimde yüceltiyor:

> Modern bir gemi [buharlı gemi] dalgaların elinde oyuncak değildir. Onun her seferi, zaferle sonuçlanan bir ilerlemedir. Ama gene de, dalgaların elinde oyuncak olarak hayatta kalmak ve hedefe varmak acaba daha insancıl ve daha değerli bir zafer sayılmaz mı?[12]

Hız, görkem, gösteriş, rahatlık: Yolcu gemilerinin yükselişi

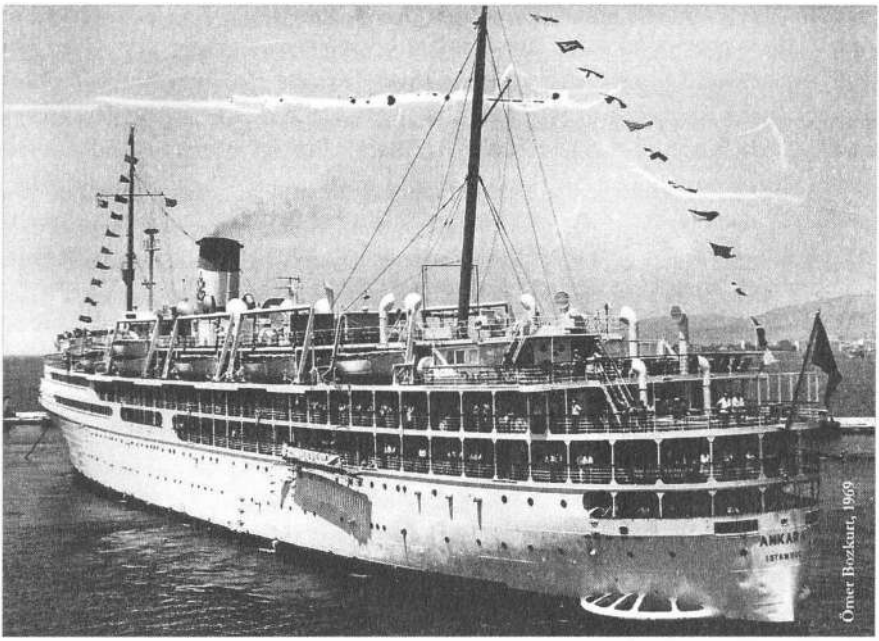
19. yüzyılda, artık sadece göçmenlere, "güverte yolcularına", tek yönlü yolculara değil de, bunların yanı sıra varlıklı "gidiş-dönüş" yolcularına hizmet vermeye başlayan ve müşterilerine rahat hatta şatafatlı yolculuklar vaat eden denizcilik şirketleri öne çıkar. İngiltere'de White Star, Cunard ve Peninsular and Oriental Steam Company (P&O); Fransa'da Messagerie maritime ve Compagnie générale maritime (daha sonraki adı Compagnie générale transatlantique), Almanya'da Norddeutscher Lloyd ve daha başkaları sadece Amerikalara değil, Akdeniz'e, Süveyş kanalından geçerek Hindistan ve Uzakdoğu'ya, Avustralya'ya ve Afrika'nın doğu ve batı kıyılarına düzenli seferler yapmaya başlar. Bunlar arasında hız, rahatlık, şatafat yarışı başlar; çok sonraları, iki savaş arasında İtalyan şirketleri de bu yarışa katılır.

Bu dönemin bir başka özelliği yolcuların niteliğinin değişmesidir. 18. ve 19. yüzyıllarda özellikle Atlantik aşırı seferlerde, doğal olarak ticari malların taşınması dışında, gemilerde, çok sayıda göçmen bulunurdu. 1820-1920 yılları arasında 34 milyon Avrupalının ABD'ye göçtüğü tahmin edilmektedir. Dolayısıyla yoksul göçmenler yolcu kitlesinin ezici bir çoğunluğunu oluşturmaktaydı. "Güverte yolcusu" olarak, çok dar mekânlara sığışan ve "insan yükü" biçiminde tanımlanan bu yolcular gene de şirketler için en büyük kazancın kaynağıydılar. Ama Büyük Savaş'tan sonra ABD göç mevzuatını değiştirince bu akım durmuş, gemicilik şirketleri önemli bir kayba uğramıştır. Onların yerini bu kez Amerikan orta sınıfları alacaktır: "Üçüncü mevki kamara yolcuları."[13] Böylece hat gemilerinin seferden çekilecekleri tarihe kadar sürecek gemi düzeni ortaya çıkmıştır. Çok paralar ödeyebilen, şatafat ve rahatlık peşindeki yolcular ile diğerleri geminin değişik mahallerine yerleşti-

11 "The Torrens: A Personal Tribute", *The Last Essays* içinde, s. 18-22.

12 J. Conrad, *The Mirror of the Sea*, XXII. bölüm.

13 L. Coons and A. Varias, *Tourist Third Cabin, Steamship Travel in the Interwar Years*, Palgrave Macmillan, New York, 2003, s. 13-14.



S/S Ankara, *İzmir Limanı'ndan hareket ederken.*

rileceklerdir. Daha rahat olduğu düşünüldüğünden –titreşim daha az duyulur, sallantıdan daha az etkilenir– gemilerin orta kısmı birinci sınıfa, baş ve kıç tarafları ise diğer sınıflara tahsis edilir.[14]

Hız yarışının simgesi geminin direğine toka edilen mavi şerittir. 20. yüzyılın başında Norddeutscher Lloyd'un S/S *Kaiser Wilhelm der Grosse*'si ve onun üç kardeş gemisi ile Cunard'ın S/S *Mauretania* ve S/S *Lusitania*'sı Atlantik'te yarış halindedir. İki savaş arasındaysa mavi şerit İtalyan, Fransız, Alman ve İngiliz gemilerince toka edilecektir. Almanların *Bremen* ve *Europa*'sı, İtalyanların *Rex*'i, Fransızların *Normandie*'si ve İngilizlerin *Queen Mary*'si bu dönemin en hızlı gemileridir. 19. yüzyılın ortalarında buharlılarla 12 gün süren Amerika yolculuğu, sonraki yüzyılın başında 6 güne, ikinci yarısındaysa 3,5 güne inmiştir. Mavi şeridin son sahibi *United States*'in yol boyunca ortalama hızı 35 deniz milini aşar.

Yarışın öteki cephesi, rahatlık, gösteriş ve görkem alanında sürdürülmektedir.

14 Bu düzen, 1950 ve 1960'larda Akdeniz seferine çıkan Devlet Denizyolları İşletmesi'ne ait, S/S *Ankara*, S/S *Adana*, S/S *Tarsus* vd. Türk gemilerinde de geçerliydi. Birinci mevki geminin orta binasında, ikinci mevki ise kıç taraftaydı.

Burada gözetilen ilk unsur alandır. 1. mevki yolcularına ayrılan açık ve kapalı alanlar genişlemektedir. Daha büyük yemek ve sigara salonları, daha büyük kamaralar, hatta daireler ve kimilerinde *Vulcania* ve *Saturnia*'da[15] olduğu gibi özel balkonlar vardır. Kapalı yüzme havuzları da bu dönemde ortaya çıkar. Görkemli çifte merdivenler, gemilerin salonları, dönemin önde gelen sanatçılarına ısmarlanan eserlerle süslenir. Kabartmalar, heykeller, tablolar, Lalique imzalı billur süsler her yandadır. Bu eserlerden bir bölümü, gemiler söküldükten sonra müzelere konmuştur. Kapalı ve açık, tikağacıyla kaplı güvertelerde, spor ve eğlence araçları yer alır.

Aynı konuda bir başka ihtimam alanı, mutfak ve ikramdır. Özellikle birinci mevki yolcularına yapılan yemek servisi nitelik ve incelik bakımından en yüksek ölçülerdedir. Yolculuk sırasında çeşitli eğlenceler ve balo düzenlenmekte, günlük gazete yayınlanmaktadır. Hizmet eden personelin sayısı ve niteliği yüksektir.

İki savaş arası dönemde, ilkin Almanların *Europa* ve *Bremen* (1929 ve 1930) gemileri Atlantik aşırı seferlerde öne çıkar. Bu gemiler sadece hız rekoru kırmakla kalmaz, aynı zamanda mimari çizgileriyle, 1950'lere kadar sürecek bir gemi formunun ilk örneklerini de oluştururlar: Boyları uzadığı için görece daha alçak bordalı, kunt ve tek parçadan ibaret bir üst yapıya, gemiyi boydan boya kat eden güvertelere, daha kısa ama daha geniş bacalara sahiptir. Ardından İtalyanların *Rex*'i seferlerine başlar. 1932 yılında en hızlısı odur.

Fakat bu dönemin en önde gelen iki gemisi, Atlantik aşırı yolculukta zirveyi uzun süreyle işgal eden, Compagnie Générale Transatlatique'in S/S *Normandie*'si (1935) ile Cunard'ın S/S *Queen Mary*'sidir (1936). *Normandie*'nin 29 Mayıs 1935 günü başlayan ve dört gün, üç saat, iki dakika süren ilk yolculuğu hem bir ulusal gösteri hem de mavi şeridi kazanma girişimidir. Gemide seçkin davetliler, o arada cumhurbaşkanının eşi, Fransa'nın önde gelen kişileriyle, yazarlar, sanatçılar ve "sadece yolcular" vardır. Dört yazar, Claude Farrère, Colette, Blaise Cendrars ve Pierre Wolff, bu yolculuğa ilişkin izlenimlerini gemiden telsizle geçilen günlük yazılarla aktarırlar.[16]

Bunlardan Colette ve Fransız Akademisi'ne birkaç gün önce üye seçilmiş Claude Farrère birinci mevki, şair Cendrars ise ikinci mevki yolcusudur. Birincidekiler günlerini Fransa'nın seçkinleriyle üst güvertelerde geçirirken, Cendrars, makine dairesinde makinistler, kazancılar ve yağcılarladır. Şairin, "Kazan Dairesinde İlk Gece ya da Gücün Ezgisi" başlıklı yazısından birkaç paragraf:

15 S/S *Saturnia* ile Trieste'den New York'a bir yolculuğun fotoğraflarla desteklenmiş öyküsü için bkz., Faik Sabri Duran, *Bir Türk Kızının Amerika Yolculuğu*, Akşam Matbaası, İstanbul, 1935, s. 264.

16 Bu günlük gazete yazıları, yakın zamanda kitap olarak yayınlanmıştır: *À Bord du Normandie*, Le Passeur, Nantes, 2003, s. 142.

Biraz önce, kazan dairesinde birinci gece nöbetimi sonlandırdım. Her biri 30 ton ağırlığında ve milimetrenin onda ikisini aşmayan bir hassasiyetle ayarlanmış uskur şaftlarını gördüm. Mazotun depolardan bir ateş çağlayanı gibi boşaldığı otuz kazana kadar akışını izledim. *Sundeck*'in otuz metre altında, jaz orkestrasının ezgilerinin ulaşamadığı diplerde, kazanların mavi, beyaz, kırmızı gözlerinin önünde ayakta çalışan yağcıların gizemli mesailerine tanık oldum.

Sonra, kat kat merdivenlerden tırmandım ve diz çökmüş fil sürüsüne benzeyen kocaman kondansatörlerin ılık karınlarına sürünerek aralarından geçtim.

Nihayet ağır bir kapıyı, hava akımıyla devrilme tehlikesi geçirmek pahasına iterek gürültülü, homurtulu dinamoların bulunduğu, görünmez gücün tek işareti olan ve aksamadan süregiden bir ritimle dolu bölüme girdim. Çünkü burada görünürde ne bir dönen çark, ne de çalışan bir biyel kolu var. Peslerden tizlere giden ve zamanla bir müzik gibi gelmeye başlayan bu homurtu, 79.000 tonluk bu gemiye can veren, onu iten ve bu kitleyi New York yolunda, mavi şeridi kazanmak için saatte 60 kilometreye yaklaşan bir hızla ileri fırlatan, 160.000 beygir gücünün duyumsanabildiği tek göstergedir. Elektrik santraline yüksekten bakan ve bütün bu otomatik makinelerin komuta merkezi olan köprüye çıktığımda, ben, *France-Soir* gazetesinin alçakgönüllü muhabiri, orada görevli çarkçı zabitler tarafından kardeşçe hatta diyebilirim ki şükranla karşılandım. [...] Sabah saat yedi sularında, kamarama çıkarken koridorlarda yolumu kaybedince, mutfaktan ve ekmekhaneden geçmek zorunda kaldım, enfes bir çikolata ve sıcak ayçöreği kokusu etrafa yayılıyordu.[17]

Birinci mevkide seyahat eden Claude Farrère ise gemide yemeği anlatıyor:

Bir metrdotel hemen masama geliyor:

– Beyefendi mönüyü görmek ister miydiniz? Buyurunuz.

İnceliyorum: bir çorba, kalkan filetosu, semirtilmiş piliç kızartması, bezelye, dondurma, meyveler; iyinin biraz üstü Alsace şarabı, iyi bir yılın Chateau-Léoville'i.

– Beyefendi Southampton'da mı inecekler?

– Hayır, ben New York'a gidiyorum.

Şaşkınlık geçiriyor.

– Aah! Beyefendi! Ama bu, acelesi olan yolcular için hazırladığımız mönü. Mademki Beyefendi'nin vakti var, biraz sabretmesini rica ederim. Yarım saat içinde diğer mönümüzün sunulmasına başlanacak.

– Öyle mi? Doğrusu ya, bu mönü benim için yeter de artar bile. Ama sırf meraktan soruyorum: Diğer mönüyü görebilir miyim?

– Tabii beyefendi, buyurunuz...

17 *A.g.e.*, s. 31-32.

Okuyorum: seçmeli yedi ordövr, beş tür çorba; iki balık, turnabalığı veya dilbalığı; bir ilk yemek, ardından Normandiya'nın bir bölgesel yemeği: portakallı ördek yavrusu, dört tür sebze, iki kızartma, beş tür salata; on ara yemek, diğerlerinden daha da ihtişamlı bir soğuk büfe ve... iki satırdan birini atlayarak okuyorum.

Soluğum kesiliyor, evet burada bile, duvarları gümüş yaldız, otuz yuvarlak sütun ile on iki büyük sütunun taşıdığı tavanı altın yaldızla kaplı bu salonda, her taraf saf billur parıltısı içinde, elektrik ışığı, gün ışığından daha güçlü ve daha yumuşak bu mekânda bile. Aşırı şatafat... delice... doğru!

Bir başka yerde de törensel bir akşam yemeğini betimliyor:

Dün akşam saat 22'de, büyük gala yemeği vardı. Bütün kadınların omuzları çıplaktı, bütün masalarda smokinlerin yerini fraklar almıştı. Bana mönüyü anlattırmayın. Güneş Kral'ın aşçısı Vatel bunu görse, Majestelerinin konuklarına çıkarttığı yemeklerden yüzü kızarırdı.[18]

Ama C. Farrère, bu gala yemeğinden sıkılır ve o gece gemide sinemaya gider. Yazar, her ne kadar özel bir "ilk sefer" yolculuğunu anlatıyor olsa da diğer seferlerde de, birinci mevki yolcuları için buna benzer bir ikramın varlığı anlaşılıyor. Görkem ve şatafat S/S *Normandie*'nin rakibi ve sonuç itibariyle ondan daha talihli S/S *Queen Mary*'de de buna yakın ölçülerdeydi. Ama birinci mevkiden ikincisine ve üçüncüsüne geçildiğinde kademe kademe düşüyordu. Ama yolcular artık üçüncü mevkide bile çoğunlukla en fazla dört kişilik kamaralarda kalır, yemek ve sigara salonlarından yararlanırdı.

Günümüzde yaşamını, Kaliforniya'da Long Beach'te otel olarak sürdüren S/S *Queen Mary*'nin İkinci Savaş sırasında olağan dışı yolcu ve yolculukları da olmuştur. Çağdaşı birçok gemi gibi, tadilattan geçirilerek ve şavaş renklerine boyanarak iki kıta arasında önce savaşa giden, sonra da savaştan dönen askerleri ve onların Avrupalı eşlerini taşımış; savaştan sonra tekrar onarılarak düzenli seferlerini 1967'ye kadar sürdürmüştür. Bu gemiyi 1939 yılında New York Dünya Sergisi'ne giden Türk heyetinden bir mühendisin, Kemal Sünnetçioğlu'nun anılarından okuyalım:

Yarım devr-i âleme yaklaşan bu seyahat hayatımızın belli başlı hadiselerinden biri olacak. Bizi vapurun güvertesinde, geminin zabitlerinden, üniformalı kamarotlardan mürekkep bir kafile karşıladı. Bu da İngilizlere mahsus bir seremoniymiş. [...]

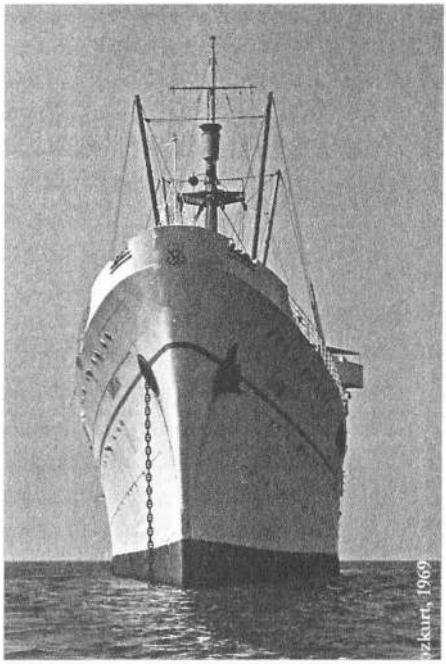
Vaktin geç olmasına rağmen etrafı bir kolaçan etmekten kendimizi alamıyoruz. İşte Turist klâsın güzel hediyelik eşya mağazası, bir kat daha çıkınız

18 *A.g.e.*, s. 25 ve 64.

tuhafiye mağazası. [...] Üst güvertelerde yüzlerce şezlonglar ve göz alabildiğine uzayan gezinti mahalleri. [...]

Waiter'le fırıl fırıl etrafımızda dönüyor, arzu ettiğimiz her şeyi getirmeye can atıyorlar. Burada ne vagonlide gördüğümüz müthiş servis ücreti ve ne de Paris'teki aç gözlü garsonlar var, İngilizlere mahsus ağır başlılık ve vekar her şeyde göze çarpıyor. [...]

Yemekte bize ananas usaresinden Queen Mary'nin hususi şeftali dondurmasına kadar en nadide şeyler ikram ediliyor. [...] Birinci klâsın deniz banyosuna tahsis edilen havuzlu dairesiyle elektrik şofajlı Türk hamamı cidden çok muhteşemdir. Her tarafa serilmiş bembeyaz temiz havlularıyla insan kendisini Bursa'nın lüks hamamlarından birinde zannediyor.



S/S Samsun, *Kaş önlerinde demirde.*

Kabin klâs dediğimiz birincide dünyanın en lüks salonlarına ve Şanzelize'nin şık ve ziyadar mağazalarını toplıyan bir pasaja tesadüf edersiniz, bütün klaslarda yemek, sigara, çay, sinema salonlariyle güvertelerde hususî gezinti yerleri ve güneş banyosu almağa mahsus sahalar ve çeşidine akıl ermiyen İngiliz açık hava sporlarının her birine tahsis edilmiş ayrı ayrı mahaller vardır. [...]

Otuz mil sür'atle yol alıyoruz, her gece saatlerimizi birer saat geri alıyoruz, yani günlerimiz yirmi üç saate inmiştir, her gün arzın yirmi dörtte birini katediyoruz. [...]

Bilhassa İngiliz ve Amerikan kadınlarının güzel ve zarif siluetleriyle her adımda karşılaştığınız rahat, geniş, ziyadar salonlarda oturmak, (Promenade deck) denilen üst güvertelerde dolaşmak insana bütün yorgunluklarını unutturan bir kür oluyor. Uzun boylu, mütenasip endamlı mükemmel bir statüye malik olan İngiliz kadınlarının altmış yaşına kadar dahi bu vücut güzelliğini muhafaza edebildiklerine hayret ve takdirle bakıyoruz. [...] Sabahın güzel ışıkları altında bütün beyaz spor kıyafetleriyle gezintiye çıkan bu zarif kadınların, kahvaltıdan sonra açık hava sporlarında, güneş ve deniz banyolarında, jimnazyumda o tenasübün muhafazası için nasıl didindiklerini görürsünüz. [...]

New-York'a yaklaşıyoruz ve ah diyoruz, bu seyahat birkaç gün daha uzasaydı...[19]

Bu gemilerde sayıları bini geçen mürettebata gelince, zabitler dışındakilerin durumu pek parlak sayılmazdı. En alt güvertelerde, lombuzsuz, sekiz-on yataklı kamaralarda, bazen daha da büyük koğuşlarda kalırlar, ayrı bir personel yemeği yer ve gemide görevlerinin gerektirmediği yerlerde dolaşamazlardı. Haftalık çalışma süreleri seksen doksan saati geçerdi. Fransız gemilerindeki personelin durumu ve çalışma koşulları, güçlü sendikalar nedeniyle İngiliz ve Alman gemilerindekilere kıyasla daha iyiydi. İki savaş arasındaki dönemde, gemideki personel türünde değişiklikler oldu, kömürden mazota geçilmesiyle, ateşçiler gereksiz hale geldi; ama gemi dükkânlarında tezgâhtarlar, berberler, çocuk bakıcıları, sağlık personeli ve yolcukların rahatı için çalışan diğer personelin sayısı arttı.[20]

Bu büyük Atlantik aşar gemilerin sonuncu örnekleri 1951'de hizmete giren ve 1956'da Amerika'nın doğu kıyıları açığında çarpışma sonucu batan, en hızlısı değilse bile en güzeli *Andrea Doria;* 1952'de hizmete giren *United States*, 1959'da *Rotterdam* ve 1967'de *France*'tır.

Bu dönemde sözü edilen bu yolcu gemileri dışında, hem yolcu hem de yük taşıyan gemiler de yaygındır. Bu tür gemiler, bir yandan Akdeniz'de bir yandan da Avrupa ile Güney Amerika ve Afrika ve Uzakdoğu arasında düzenli seferler yaparlardı. Türkiye'de Devlet Denizyolları gemilerinin çoğu bu türdendi.

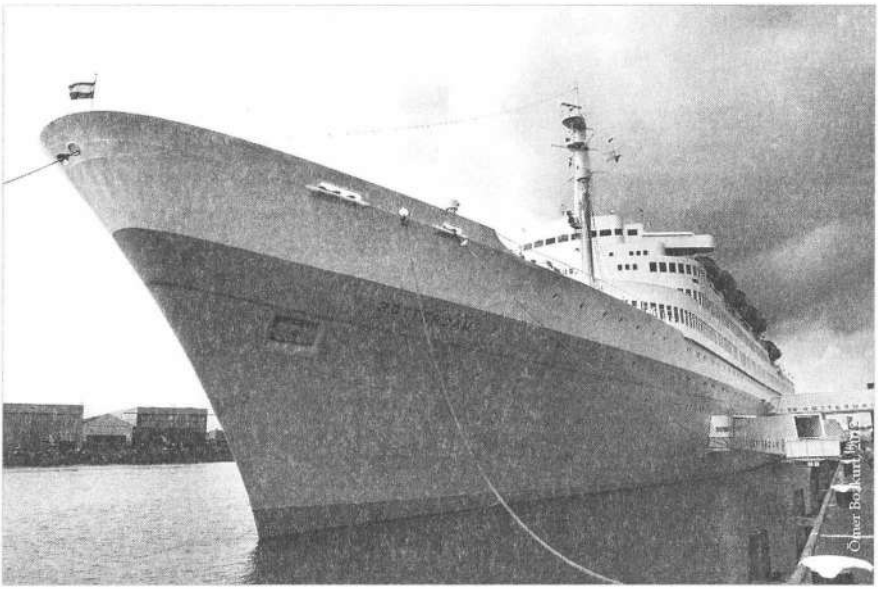
Yolcu gemilerinin terk edilişi

İkinci Savaş'tan sonra, 1950'li yılların başında, ABD ile Avrupa arasında, TWA ve Pan American şirketlerinin ilk uçak seferleri başladı. Lockheed fabrikasının *Constellation* uçaklarıyla başlayan bu seferler, menzillerinin kısalığı nedeniyle, New Foundland ve İrlanda'da duraklarla üç ayakta gerçekleştiriliyordu. Hemen sonrasında teknik gelişmeyle New Foundland uğrağından vazgeçilebilmesini sağlayan pistonlu (Douglas DC-6) ve jet motorlu (Boeing 707 ve diğerleri) yeni uçak modelleriyle seferler çoğaldı, kalkış ve varış noktaları çeşitlendi. Hemen o tarihlerde, demek ki 1950'lerde İngilizlerin BOAC şirketi, De Havilland'ın ürettiği *Comet* jet uçaklarıyla, Uzakdoğu, Güney Afrika ve Avustralya seferleri başlattı. Böylece uzun deniz yolculuklarının ve güzel yolcu gemilerinin sonu görünür hale geldi.

---

19 Kemal Sünnetçioğlu, *1939 Newyork Dünya Sergisi Seyahat Hatıraları*, Güven Basımevi, 1944, (s. 9-15). Yazıma dokunulmamış, metin aynen aktarılmıştır.

20 *Tourist Third Cabin...*, s. 78.



S/S Rotterdam.

Denizcilik şirketleri ilkin, gemilerinin çekiciliğini artırarak yolcularını muhafaza etme çabasına girdiler. Bir süre, Amerikalara hem uçakla hem de gemiyle gidildi ve gelindi. Ama bu yaklaşan sonu ancak bir ölçüde ötelemekten başka işe yaramadı. O arada, görünür hale gelen bu karanlık gelecek, inşa halindeki gemilerin, daha tezgâhtayken değişimlere uğramasına neden oldu. Bir Atlantik aşar yolcu gemisi olarak inşasına başlanan S/S *Rotterdam*, inşaat bitmeden bir gezi gemisi gerekleri de düşünülerek tadil edildi.

Büyük denizcilik şirketleri, Atlantik aşırı seferlerde kan kaybediyordu. O sırada, bir başka olay bu kez Uzakdoğu seferlerine çok ciddi bir darbe vurdu: Süveyş Kanalı'nın trafiğe kapanması. 1967 Mısır-İsrail Savaşı sırasında birçok geminin batırılması sonucunda, kanal kullanılamaz hale gelmişti. Bu durum zaten zor durumda bulunan Güney Asya, Uzakdoğu, Doğu Afrika ve Avustralya seferleri yapan şirketlerin (Messagerie maritime, Llyod Triestino Societa di Navigazione, P&O, The Royal Rotterdam Lloyd vs.) bu hatlardan da çıkmaları zorunluluğunu doğurdu. Çünkü yol yaklaşık 6.000 deniz mili, demek ki asgari 15-20 gün uzamıştı.

Ama 1960'ların sonlarında hâlâ iki üç şirket birkaç gemiyle Avrupa'da Le Havre, Cherbourg, Southampton, Cenova, Napoli, Hamburg'tan New York'a seferlerini sürdürmekteydi: S/S *United States*, S/S *Constitution*, S/S *Queen Mary* ve S/S *Queen Elizabeth*, ve aralarına son katılan *France*. Sonra on-

lar da gitti. *Queen Mary* ve *Rotterdam* otel olarak hizmet veriyor, *Queen Elisabeth*, "yüzen üniversite" (!) deneyiminden sonra Hong Kong'ta 1973'te yandı ve hurda olarak söküldü. *United States*, birçok el değiştirdikten, o arada bir Türk armatörünün de elinden geçtikten sonra Philadelphia'da rıhtıma bağlı bir "deniz kenarı tesisi" olmayı bekliyor. *Constitution* ilkin gezi gemisine çevrildi, sonra söküme götürülürken Kuzey Pasifik'te battı. *France* gezi gemisine çevrildi, *Norway* adını aldı ve 21. yüzyılın başlarında Alang kıyılarında söküldü...

Şimdi gezi gemileri

Daha 1960'lı yıllarda hat gemilerinin gezi gemilerine dönüştürülmesi başlamıştı. O yıllardan beri, gittikçe daha büyük ve "gelişmiş" gezi gemileri inşa ediliyor. Bugün dünyanın hemen bütün denizlerinde bu gemilerle gezmek mümkündür. Karayipler, Akdeniz, Baltık Denizi, Kuzey Avrupa kıyıları ve İzlanda, hatta Alaska, Drake Geçidi, Svalbard Takımadaları, Güneydoğu Asya... Her yer, bütün denizler. Bazen bu gemilerden birkaçı İstanbul'da, artık tarihi sayılabilecek Yolcu Salonu'nun ve Salıpazarı antrepolarının rıhtımlarına arka arkaya yanaştığında, bu yapılar yanlarında küçücük kalabiliyor. Gezi gemilerinin temel özellikleri, sınıfsız olmaları (bilet fiyatları kamaraların gemideki konumuna göre çeşitleniyor), herkesin geminin her imkânından yararlanabilmesi, yolcuları meşgul edecek çok sayıda eğlence ve etkinliğin yapılıyor olması, uğrak limanlarında tatilcilerin topluca geziye çıkarılmaları ve bir dönüş sonrasında gene binilen limanda inilmesidir.

21. yüzyılın başında bu gemiler dört binden fazla yolcu alacak oyluma ulaştı üstelik bunca insanı, görece geniş mekânlarda ağırlıyor. Çünkü boyları 300 metreyi, yükseklikleri 60 metreyi geçti. On - on iki güverteyi (katı) aşanları var. Kimilerinde, 1600 kişilik tiyatro salonu olabiliyor. Birden çok yüzme havuzu, şunca yemek salonu, bunca bar, şu kadar asansör, birçok ürünün satıldığı dükkânlar, "çarşılar", kumarhaneler, spor salonları ve sonra, yüzde doksanı otel personeli niteliğinde 1.000 küsur mürettebat... Ve daha ne rakamlar...

Bunlara *megaship* ya da *deniz devleri* adı veriliyor. Zarif güverte çalımıyla, ince uzun ve alçak yapılı siluetleriyle, direkleri ve bacalarıyla geleneksel gemi imgesinden ne yazık ki artık çok uzak bu gemiler, yüzen, müthiş ezici bir çelik kütle görünümüne sahipler. Ayrıca iç düzenlemelerindeki kör parmağım gözüne türünden bir şatafat, bunlara acaba zarafetten daha çok *kitch* niteliği mi kazandırıyor?

Bu gemilerle turlar, hayallerdeki tatil imgesiyle, gemilerin şatafatı, rahatlığı ve sunulan otel ve eğlence hizmetinin çeşitliliği, niteliği vurgulanarak pa-

zarlanıyor. Gezi gemileri genelde geniş bir kitleye hitap etmekte ve gezi gemisi işletmeciliği günümüzde kârlı bir iş alanı gibi görünmektedir. Yılda on dokuz milyon kadar tatilci bu gemilerle geziye çıkıyor. Deniz gezilerinin en yoğun olduğu bölgede, Karayipler'in kapısı Fort Lauderdale gezi gemileri limanında günlük hareket 8 gemiyi (16 varış-kalkış) ve 52.000 kişiyi bulabiliyor.

Gemilerin devleşmesi bir mali fayda hesabının sonucudur. Gemi işletmesi her zaman masraflı bir faaliyet olagelmiştir. Bir yandan çok sayıda insanı, görece ulaşılabilir fiyatlarla gezi gemilerine çekebilmek, bir yandan da istihdam edilen personeli, bunlar içinde özellikle seyir etkinliğinde sorumluluğu olmayanları düşük ücretler ve uzun çalışma süreleriyle çalıştırmak suretiyle kârlılığın artırılması hedeflenmektedir.

Ama bu devleşme kimi güvenlik sorunlarına yol açmaktadır. Herhangi bir kaza sonucunda, bu kadar yolcu ve mürettebatın tahliyesi güçlükler yaratabilecektir. 2012 yılı Ocak ayında M/V *Costa Concordia*'nın Giglio Adası kıyılarında kayalara sürtünerek aldığı yetmiş metrelik yara sonrası yaşanılan karmaşa, personelin kriz yönetimindeki başarısızlığı, yolculara gemiyi terk tatbikatının yaptırılmamış oluşu ve geminin batmasıyla otuz iki kişinin hayatını kaybetmesi; M/V *Costa Alegra*'nın Hint Okyanusu'nda günlerce sürüklenişi ve sürüklenen gemide yaşam koşulları, bu gemilerde can güvenliği konusunda bazı tereddütler uyandırmıştı. Daha yakın tarihte (Şubat 2013) M/V *Carnival Triumph*'da makine dairesinde çıkan yangın sonucu birçok sistemin işlemez hale gelişiyle 3.000'den fazla yolcu ve 1.000'den fazla müretebat Meksika Körfezi'nde günlerce çok zor koşullarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. Öte yandan SOLAS sözleşmesinin[21] getirdiği önlemlerin, bazı kazalarda yeterli olmayabileceği de vurgulanıyor. Uzun yıllar Fransa'nın Manş ve Kuzey Denizi valisi olarak görev yapmış tecrübeli bir deniz adamı, Fransız televizyonuna verdiği bir beyanatta, bu ölçekteki gemilere binenlerin ciddi bir rizikoya girdiklerini ve kendisinin böyle bir rizikoya atılmayacağını belirtiyordu.[22] Nihayet personelin, özellikle acil durumlar için eğitimi konusunda bazı endişeler ileri sürülmektedir. Deniz kazası olasılığı kuşkusuz sadece gezi gemileri için söz konusu değildir. Geçmişte, çok güvenli olduğu düşünülen nice yolcu gemisinin kazaya uğradığı bilinir. *Andrea Do-*

21 SOLAS: *Safety of life at Sea.*

22 Tümamiral Laurent Mérer. Fransa'da "deniz valisi" (*Préfet maritime*), ülke topraklarının bitişik denizlerde, il valilerine benzer biçimde, başbakanı temsil eden bir hükümet yetkilisidir. Kolluk yetkileriyle de donatılmış bir "deniz koruma" görevlisidir. Deniz koruma görevi, hem askerî hem de sivil etkinliklerle ülke kıyı sularında korunma ve güvenliği sağlamayı kapsar. Bu arada özellikle, ulusal egemenlik altındaki sularda ulusal çıkar ve hakları koruma (kara suları, münhasır iktisadi alan), kamu düzeninin sağlanması, deniz güvenliği ve kurtarma, çevre koruma, denizde yasadışı faaliyetlerle mücadele (hukuksuz avlanma, uyuşturucu kaçakçılığı, yasadışı göç, korsanlık...) görev ve yetkisine sahiptir.

ria, *İzmir* bunlardandır. Ama hiçbiri günümüzün gezi gemileri kadar yolcu taşıyamazdı.

Yukarda belirtilen kimi düşündürücü noktalar bir yana, bu tür gezilerin meraklıları için keyif verici, doyurucu olduğu açıktır. Olmasaydı, bu kadar gelişemezdi. Kuşkusuz güzel bir tatil seçeneği olduğu kabul edilmelidir. Ama öyle geliyor ki, kıyıdaki eşit yıldızlı bir otelden farkı, kamaradan görünen manzaranın her gün değişiyor olmasıdır. Ve sonunda, binilen limanda inilmektedir. Biraz lunapark eğlencesi gibi sanki... Gezi gemileri daha çok eğlence gemileriymiş gibi görünüyor. Bir dönemde televizyonda izlediğimiz "Aşk Gemisi" dizisinde, olayların denizde, gemide geçtiğini gösteren, sadece jenerikte, geminin uçaktan çekilmiş seyir halindeki görüntüsüyle kaptanın, gemi doktorunun ve gemi kâtibinin üniformalarıydı. Onların dışında denize ilişkin hemen hiçbir şey yoktu.

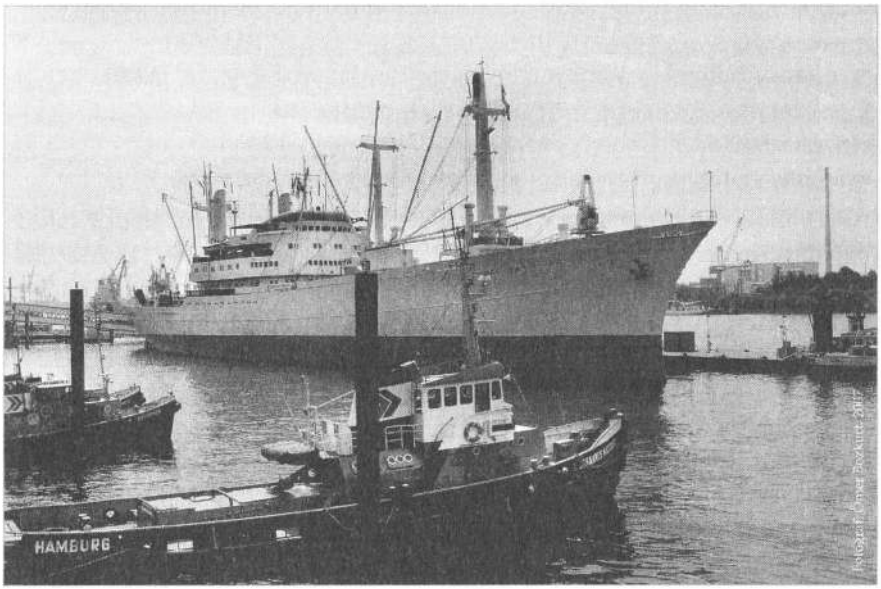
Ve şilepler...

Günümüzde, gene de uzak yerlere denizden ulaşmanın bir yolu var: Şileple yolculuk. Şilep seferleri artık tarifeli hale gelmiştir. Kalkış ve varış tarihleri her zaman çok kesin olmasa da, kimi seferlerde uğrak limanları değişse de, örneğin Batı Avrupa'dan Amerikaların doğu kıyılarındaki birçok limana; Kuzeybatı Avrupa'dan (Hamburg, Bremen, Antwerpen, Rotterdam vd.) Baltık limanlarına, İzlanda'ya, Batı Afrika'ya; Türkiye'den (İzmir, Mersin, Gemlik) kimi Akdeniz, İngiltere ve Batı Avrupa limanlarına ulaşmak mümkündür.

Ancak her şilep yolcu almaz. Örneğin Türk şirketleri (zabitanın aile fertleri dışında) yolcu kabul etmiyor.[23] Yolcu alan şirketler için de bu en fazla on iki kişiyle sınırlıdır. Ondan sonrası için gemide hekim bulundurma zorunluluğu vardır. Kaldı ki birçok şilepte bu kapasite zaten yoktur. Çoğunlukla yolculara tahsis edilebilecek sadece bir, en çok da iki üç kamara vardır. Dolayısıyla fiili kapasite daha da düşüktür. Günümüzde şilep yolcusu çoğu zaman gemide tek yolcudur.

Şileple yolculuk gezi gemileriyle ya da yolcu gemileriyle yapılanlara benzemez. Kimileri için çok keyiflidir, ama birçok kişi için bunun çekilir şey olmaması da akla yakın geliyor. Nitekim şilep yolcusuna en sık sorulan soru şudur: "Peki yahu, gemide sıkılmıyor musun? Kitap mı okuyorsun? Nasıl vakit geçiriyorsun?" Çünkü bu gemi yavaştır ve pek konforlu sayılmaz. Hiçbir eğlence düzenlenmez. Gemideki hiçbir şey, şatafatlı olsun, albenili olsun endişesiyle tasarlanmamıştır. Her şey işlevselcilir. Parıltılı yemek salonları, ışıklar içinde barları, güvertesinde sıra sıra şezlongları, pırıl pırıl üniforma-

23 Görüşülen bir Türk şirketinin yetkilisi, bunun sigorta mevzuatından kaynaklandığını ifade etmiştir.



1960'lardan bir yük-yolcu gemisi: Cap San Diego .

lı mürettebatı yoktur. Etrafınızda herkes işçi tulumlarıyla dolanır, sofraya da öyle oturulur. Yemekler boldur, doyuncaya kadar yenilir, ama pek incelikli sayılmaz. Herkes aynı aynı yemeği yer, ancak genellikle zabitan ile gemicilerin yemekhaneleri, en küçük gemilerde de en azından masaları ayrıdır. Bazı gemilerde kamarot da yoktur, aşçı yemeği pişirir ve sıcak dursun diye *bain-marie* içine koyar gider oradan herkes kendi yemeğini alır.

Güvertede ayaklar uzatılarak oturulacak minderli bir iskemle yoktur. Eğer sağlam bir tane plastik sandalye bulunursa, üstünü iyice temizlemeden oturan kurum içinde kalır. Gemiye inip binerken kimi zaman borda iskelesi yerine, iki yanlarından halatla bağlanmış tahta basamaklardan oluşan "şeytan çarmıhı"nı ya da "kılavuz merdiveni"ni kullanmak gerekebilir. Gemide asansör olmaz. Örneğin, özellikle kuru yük gemilerinde iyice yükselmiş üstyapının F güvertesindeki kamaradan ana güvertedeki yemekhaneye gitmek için altı kat inip çıkmak zorunluluğu vardır. Ve gemide yolcuyu önemseyen pek kimse yoktur. Yolcu el üstünde tutulan, şımartılan biri değil, daha çok varlığına katlanılan ve işe engel olmaması beklenilen bir fazlalıktır: Şilep bir iş yeridir. Ayrıca yanaşılan rıhtımlar, genellikle kent merkezine uzaktır.

Ama kimileri için şilep yolculuğu gene de çok caziptir ve yukarıda sayılan bütün olumsuz yanları unutturan özellikleri, güzellikleri vardır. Bunların en önde geleni herhalde, dikkati gemide başka hiçbir şeye yoğunlaştırma gere-

ği duyulmaksızın denizin soluğunu duymaktır. Yolcunun başucunda sonu olmayan uzay, ayakucunda dibi görünmeyen deniz, iki uçsal uzam arasında, yakınında pek az insanla seyirdir. Bu gemide yolcu alışık olduğu karada yaşamdan iyice uzaklaşır. Yukarda J. Conrad'dan alıntılanan paragrafta sözü edilen, "yolcunun karadaki koşullarıyla bağını kesmesi ve gemide yeni bir tür sığınak bulması" mümkün olur.

Bir yandan da geminin seyrini karar-komuta merkezinden, Köprü'den izleme imkânı vardır. Bunun için GPS, AIS, radarlar, meteoroloji raporları, dijital veya kâğıda basılı haritalardan yararlanmak; VHF 16. kanaldan gelen çağrı ve mesajlara kulak kabartarak görünmeyen çevrede neler olup bittiğini izlemek mümkündür. Zabitlerin kararlarını, kılavuzlarla ve mürettebatla ilişkilerini, gemide mürettebatın günlük yaşamını ve çalışmasını gözlemek; bir yandan da karadakinden çok farklı bir zaman ve mekânda yaşamak çok keyifli olur. Çoğu zaman görüş mesafesi kıyılara uzanmadığında, insan kendini bir tür sonsuzluğun ortasında bulur. Zamanın akışı denizde (şilepte) çok farklıdır. Daha uzun soluklu bir ritim içinde, insanın sanki gücünün ve yeterliliğinin sınırlarını daha iyi kavradığı bir süreçtir bu. Ve doğa unsurlarına, rüzgârın yönüne ve şiddetine, bulutların biçimine, gün batımının renklerine, gün doğarken doğu yönünde göğün ilk başta hafifçe kızarmasına, pembeleşmesine, ardından soluk cam yeşiline ve sonra da maviye dönüşüne ve maviliğin giderek tepesindeki yıldızlı karanlık lacivertin yerini alışına daha çok dikkat eder hale gelir yolcu.

Bunlar dışında şilep yolculuğunun çekiciliğini artıran birkaç unsur eklenebilir: şilep seferlerinde artık her ne kadar trampa seferleri ortadan kalkmışsa da, bir ölçüde belirsizlik sürmektedir. Yol boyunca rotanın ve uğrak limanlarının değişme olasılığı vardır. Bu yolcuya kabul edilebilir sınırlarda bir macera duyumsaması verir. Nihayet ticaret gemilerinde, anahtarı kaptanın cebinde duran gümrüksüz dükkândan çok ucuza içkiler alınabilir. Hatta yolcu, doğum gününü gemide geçiriyorsa o akşam yemekhanede mürettebata üç kasa *Carlsberg* de ikram edebilir.[24]

* * *

Bugün denizlerde hiç olmadığı kadar çok, hiç olmadığı kadar büyük gemiler seyir halindedir. Hiç olmadığı kadar çok okyanusbilim ya da hidrografi gemisi denizleri açınsamaktadır. Belki serüven dozu artık eskisi kadar yüksek değildir. Belki denizcilik mesleği, şimdi eskisi kadar büyük fedakârlıklar gerektirmiyor olabilir. Denizde seyrin içkin tehlikeleri sürse bile, bilinmez-

24 Şileple yolculuk konusunda iki Türkçe anlatı için bkz., Faik Sabri [Duran], *İstanbul'dan Londra'ya Şileple Bir Yolculuk*, Akşam Kitaphanesi, İstanbul, 1934, s. 272. Ömer Bozkurt, *Izlanda Yolcusu*, AMYK Yayını, İstanbul, 2007, s. 120.

likten doğan tehlikeler de belki en aza inmiştir. Buna rağmen deniz yolculuğu artık çoğunlukla deniz eğlence gezisine dönüşmüştür.

Deniz gezisi için değil de, bir yerden bir yere gitmek ve bunu mümkün olduğunca gerçek bir deniz ve denizci ortamında yapmak için günümüzde tek yol şileple yolculuk gibi görünüyor. Ama şilepleri gezi gemisi gibi kullanmak da ilginç bir deneyim olabilir. Çünkü bu gemilerde, geminin kendisinden, onun sevk ve idaresinden ve denizde seyirden başka hiçbir şey yolcunun dikkatini dağıtmaz. Dolayısıyla, gezi gemilerinde yaşanması mümkün olmayan, gemi yolculuğunun yoğunluğu, deniz yolculuğu deneyimi şileplerde mümkündür.

Adı güzel kendi güzel Gülcemal

ERTAN ÜNAL

O, yaşadığı yıllarda Türk deniz filosunun ana kraliçeliğini yapmış, "Amerika görmüş" efsane bir gemiydi. Adına, özellikle Karadeniz'de maniler, şiirler yazılmış, şarkılar bestelenmiş, türküler yakılmıştı.

Karadeniz seferleri sırasında bacalarından dumanlar savura savura bir uçtan, öteki uca kıyı kıyı giderken, uğradığı her limanda diğer gemiler onu düdük çalarak karşılar, halk bu selamlamayı duyunca, evinden, bahçesinden, tarlasından fırlayıp onu görmeye kıyılara koşardı. Çok geçmeden takalar, motorlar, kayıklar ateşe koşan pervaneler örneği gelip etrafında adeta sevgi çemberi oluşturur, yolcu ve yükleri boşaltmaya başlarlardı. Aynı seremoni daha sonraki limanlarda da tekrarlanırdı.

Bu arada tüm çabalara rağmen iyileşemeyen hastaların kayıkla *Gülcemal*'in etrafında yedi kez dolaştırılması halinde şifa bulacağına inanıldığından hasta kayıkları limanlarda onun çevresinde tur atarlardı

Yaşamı sırasında Atatürk'ten İnönü'ye, İnönü'den Karabekir Paşa'ya kadar birçok devlet büyüğünü gidecekleri yere sağ salim ulaştırmış, takdirnameler almıştı.

Onu adı Gülcemal'di. Adı gibi güzel, adı gibi gülyüzlü bir gemiydi. Ona 35. Osmanlı padişahı Sultan Reşad'ın annesinin adı verilmişti. Türkiye'nin ilk transatlantiği sıfatını taşıyordu.

1874 yılında denize indirilmişti

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 1910 yılında Türk filosunun güçlendirilmesini sağlamak amacıyla yeni gemiler alınmasını kararlaştırmış, bu amaçla oluştu-

rulan bir heyet Avrupa'ya gitmişti. Heyetin hemen beğenip yirmi beş bin Osmanlı altınına aldığı ilk gemi "*Ottawa*" oldu. Ama bu yapıldıktan sonra el değiştirmiş bir gemiydi ve ilk adı *Germanic*'ti.

Gemi İngiltere'nin en büyük denizcilik şirketlerinden White Star tarafından Kuzey İrlanda'nın Belfast Kenti'ndeki Harland & Wolf adlı gemi tezgahlarında, İngiltere ve Amerika arasında yolcu taşımak amacıyla yaptırılmış, 15 Temmuz 1874 günü denize indirilmişti. İki bacası, dört direği ile güzel bir gemi olan *Germanic*'in boyu 142, genişliği ise 14 metreydi. 5.071 grostonluk o dönemin ölçülerine göre büyük sayılan bu gemi saatte 15 deniz mili hız yapabilmekteydi.

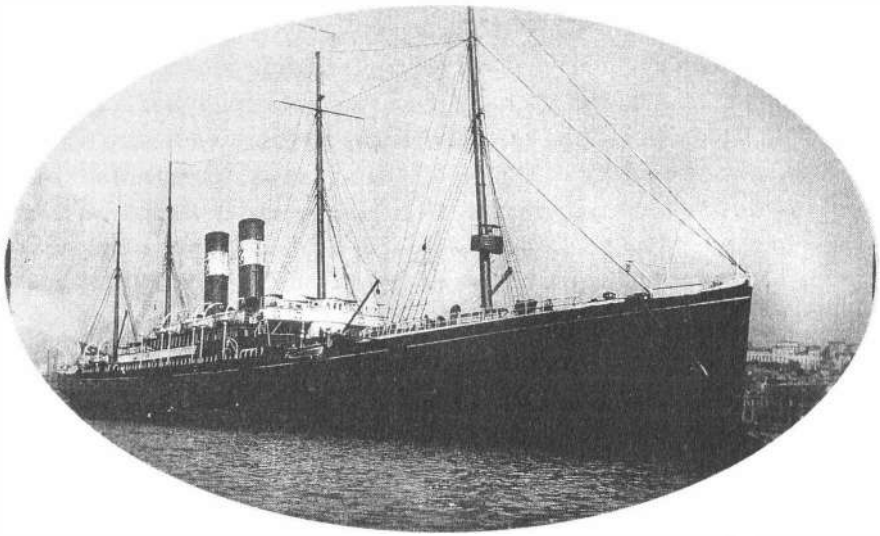
Birinci mevkide 220 yolcu ağırlayabilecek kapasitede olan gemide ikinci mevki yoktu, bunu yerine 1.500 göçmen taşıyabilecek kapasitede koğuşlar yapılmıştı. Geminin –göçmen bölümü dışındaki– yerleri adeta yüzen bir sarayı anımsatacak şekilde düzenlenmişti. Kamaralar, yemek ve dinlenme salonları çok büyük tutulmuştu. Bunun yanında oyun salonları ve lüks restoranları da büyük ilgi çekmekteydi.

İlk seferini 30 Mayıs 1875 günü yapan *Germanic*, 1902 yılına kadar İngiltere-Amerika arasında çalıştı. 1902 yılında merkezi Liverpool'da olan Dominien Lines firmasına satıldı. Firma gemiyi Avrupa'dan Amerika'ya göçmen taşımacılığında kullanmak istiyordu. Bu nedenle gemide bazı değişiklikler yapılırken adı da değiştirildi "Ottawa" oldu.

Germanic ve ikizi *Britannic*'te yolculuk yapan bazı kişilerin ifadelerine göre bu el değiştirmelerden önce gemilerin ambarlarında, birinci sınıf yolculara taze süt ikram etmek üzere inek besleniyordu ve hatta bazı iddialara göre de kamaraların musluklarından bile süt akıyordu! Gemi, Atlantiğin ortasında seyrederken, seçkin yolcular taze süt içmenin tadını çıkarıyordu. *Gülcemal*'de ayrıca bir de sera bulunmaktaydı. Burada yetiştirilen çiçekler, gemi salonlarında konuluyor, yemek masalarında da yer alıyordu.

Karadeniz'le özdeşleşti

Seyr-i Sefain İdaresi'nin yaklaşık yirmi beş bin altın ödeyip satın aldığı *Ottawa*, istenilen bazı değişikliklerin yapılmasından sonra 1911 yılının soğuk bir şubat günü İstanbul Limanı'na geldi. Gemiye Sultan Reşad'ın annesi Gülcemal'in adı verildi. İstanbullular heybetine hayran oldukları bu gemiyi çok sevdiler. Adı güzel, kendi güzel bir gemiydi *Gülcemal*. Önceleri Karadeniz 2 Postası'na verildi. Gemi İstanbul'dan kalkıyor, İnebolu, Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa'ya uğradıktan sonra buradan dönüş yolculuğuna başlıyordu. Ne var ki dönüşte uğrayacağı yerlerin sayısı bir hayli fazlaydı. Rize, Sürmene, Trabzon, Giresun, Ordu, Ünye, Samsun, İnebolu, Zonguldak ve İstanbul.



Gülcemal *vapuru.*

Kısa sürede Karadenizlinin monoton yaşamını renklendiren, hareketlendiren bir gemi olmuştu. *Gülcemal*, aileden biri gibiydi. Adı bazı benzetmelerle dile girmiş, hakkında maniler yazılmış, kız çocuklarına onun adı verilmişti. Bu yüzden gemi bazen diğer hatlara Marmara ve Ege hatlarına verildiği zaman Karadenizliler onun eksikliğini hissediyorlardı.

İstanbul'un en güzel oteli

Gemi, daha sonra İzmir hattında çalışırken rahatlığı ve konforuyla büyük ilgi topladı. Basında onun hakkında övgü dolu yazılar yayınlandı. İstanbul'un en lüks otellerinden Tokatlıyan'la mukayese edildi, hatta bazı yönlerden ondan üstün olduğu vurgulandı. *Haftalık Mecmua*'nın 107. sayısında *Gülcemal*'le ilgili olarak yayınlanan yazı da buna örnektir:

> Geçenlerde Gülcemal'le İzmir'e gidip geldik. İstanbul'dan İzmir'e kadar cidden mükemmel, her türlü istirahat esbabını cami güzel bir seyahat yaptık. Türkiyemizin en büyük ve en güzel iki limanı arasında Gülcemal gibi seri ve mükemmel bir vapurla seyahat ederken ne kadar zevk duyulabileceğini takdir edebilmek için mutlaka böyle bir seyahat yapınağa ihtiyaç vardır.
>
> Filhakika bu küçük seferin devamı müddetince vapurda insanın rahatsız olmasının, canı sıkılmasının ihtimali yoktur. Her şey o kadar güzel düşünül-

müş, o kadar iyi tertip edilmiştir. Kamaranızdan tutunuz da birinci, ikinci sınıf yolculara mahsus ve Rize mamulatı hasır takımlarıyla bezenmiş güverteler kadar vapurun her köşesi büyük temizliğin, büyük bir itinanın asarı ile doludur. Yemekler mükemmel ve o nispette ucuzdur. İyi bir cazbant akşamları yemekten sonra yolcuların musiki ihtiyacına cevap veriyor, salonda büyücek bir hoparlör ise telsiz telefon konserlerini neşrediyor. Bütün bunlara Gülcemal'in güzide süvarisi Cemal Kaptan'la ikinci süvarisi İhya Kaptan'ın müfrit nezaketlerini, vazifelerine gösterdikleri büyük itinayı da ilave ediniz. Gülcemal'le yapacağınız seyahatin vereceği zevk ve inşirahı bir dereceye kadar tahmin edebilirsiniz!

Yevmi gazetelerden birisi pek haklı olarak "İstanbul'un ve İzmir'in en güzel oteli muhakkak ki İstanbul'la İzmir arasında gelip giden Gülcemal'dir." diyordu. Gündelik refiklerimizin bir sözünde büyük bir isabet vardır. Gülcemal'in kamaraları Tokatlayan'ın mükellef yatak odaları derecesinde olmasa bile bilhassa temizlik hususunda aynı derecede ve hatta ona faiktir. Hele kamarotların sizi Tokatayan'ın garsonlarından fazla memnun edeceklerinden şüphe yoktur. Yemekler de aynı suretle yolcuları hem nefaset hem de ucuzluk itibariyle memnun bırakmaktadır.

Askerî hizmetlerde de kullanıldı

Gülcemal, Birinci Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'ye asker götürürken 27 Şubat 1915 günü İmralı önlerinde bir İngiliz denizaltısı tarafından torpille yaralandı, İstanbul'a götürülerek bakıma alındı. İki yıl süren bir bakımdan sonra 1918 yılında *Gülcemal*'i bu yeni bir görevde görüyoruz. Birinci Dünya Savaşı'nı bitiren Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasından sonra *Gülcemal* Mısır'daki kamplarda bulunan binlerce esir Alman askerini Wilhelmshaven ve Hamburg limanlarına taşındı.

Gülcemal *Amerika'da*

1920 yılının Aralık ayının sonlarına doğru gazetelerde yer alan bir haber herkes için övünç kaynağı oldu: *Gülcemal* Amerika'daydı.

Dedeoğlu adındaki Rum İşletmesi tarafından kiralanan *Gülcemal*, Ottoman America kumpanyası adına Köstence-İstanbul-Napoli ve Marsilya üzerinden New York'a yaptığı seferi başarıyla sonuçlandırmış, "Amerika'ya giden ilk Türk ticaret gemisi" sıfatını kazanmıştı. Asker kökenli deneyimli denizci Lütfi Kaptan'ın yönetiminde seferi başarı ile tamamlayan *Gülcemal*'i karşılamak, görmek amacıyla çok sayıda Amerikalı rıhtıma birikmişti. Bir Türk gemisinin, Türk denizcilerinin Atlantik'i aşıp Amerika'ya gelmesi on-

lara imkânsız gibi geliyordu ama Türkler bir imkânsızı gerçekleştirmişlerdi.

Dönemin büyük gazetelerden *Vakit* 18 Aralık 1920 tarihli sayısının birinci sayfasında *Gülcemal*'in gelişini "Amerika'da ilk Türk bayrağı" başlığı altında şöyle veriyordu:

Gülcemal *vapuru ilanı.*

> Gülcemal vapurumuzun Amerika'da uyandırdığı tesir New York muhabir-i mahsusumuzdan:
>
> Birkaç günlük intizardan sonra Gülcemal Amerika'ya geldi. Gülcemal'in buraya gelişi gerek Amerikan muhitinde, gerek Türk muhitinde çok tatlı bir tesir yaptı. Senelerden beri vatana hasret, gurbette düşmanların tahammülsüz hakaretleri altında birbirine sığınan, birbirine derin ve samimi bir muhabbetle bağlanan küçük, fakat çok samimi, çok sıcak Türk muhitinde o kadar büyük bir zevk ve vecd uyandırdı ki herkes ilk defa Bahr-i Muhit'in [Atlas Okyanusu kastedilmekte] üzerinde dalgalanan Osmanlı bayrağına mukaddes bir his ve hürmetle koştu. Onu sevgili vatanın bir müjdecisi, manevi bir gölgesi gibi selamladı. Sanki Gülcemal bize sevgili vatanın bir parçasını getirdi. Sanki çok aziz fakat uzak kardeşlerimizin maneviyetinden bize bir şeyler taşıdı. Her Türk birçok sevgili senelerle uzak yaşamış bayrağın altında bir saniye olsun vatanında kendi milletine, kendi vakarına, kendi şerefine mazhar olduğunu gördü. Her gün hakaretlerle rencide, muztarip kalpler onun sayesi altında vatanlarına, vatan kardeşlerine karşı o kadar da rasin ve kuvvetli bir muhabbet duydular ki pek çokları bu manevi tesir altında ağladılar.
>
> Gülcemal'in tepesinde sallanan bayrak bize şeref getirdi, düşmanın ateş saçan ve her dakika başımıza kızgın bir demir gibi inen kini karşında milletimizin kuvvetini, milli imanın verdiği azim ve tahammülü daha canlı, daha hakiki bir şekilde duyduk. Birçok sene evvel Mecidiye Türk bayrağını taşıyarak Bahr-i Muhit'i geçmiş, fakat Amerika'ya ilk Türk bayrağını getirmek şerefi Gülcemal'indir."

Gülcemal Amerikan muhitinde derin bir hayret uyandırdı. Herkes akın akın *Gülcemal*'i, Türk kaptanlarını görmeye koştular. Hâlâ bizi ayağında şalvar, elinde çadırı, göçebe ve vahşi olarak tanıyan Amerikalılar, bir Türk kaptanının Atlas Okyanusu'nu geçmesine, bir Türk kaptanının her kaptan gibi bir insan olduğuna kolay kolay inanamadılar. Sinemacılar, fotoğrafçılar va-

pura koştu, bir iki gün kaptanlar yalnız objektifler karşısında durmaya mecbur oldular.

Gülcemal'*e haciz konuluyor*

Amerikan halkının yoğun ilgisine mazhar olan *Gülcemal,* İstanbul'a dönüş hazırlıklarını sürdürürken tatsız bir sürprizle karşılaştı. Gemiye 200 bin dolarlık haciz konulmuştu ve bu borç ödenmeden New York Limanı'ndan ayrılamayacaktı!

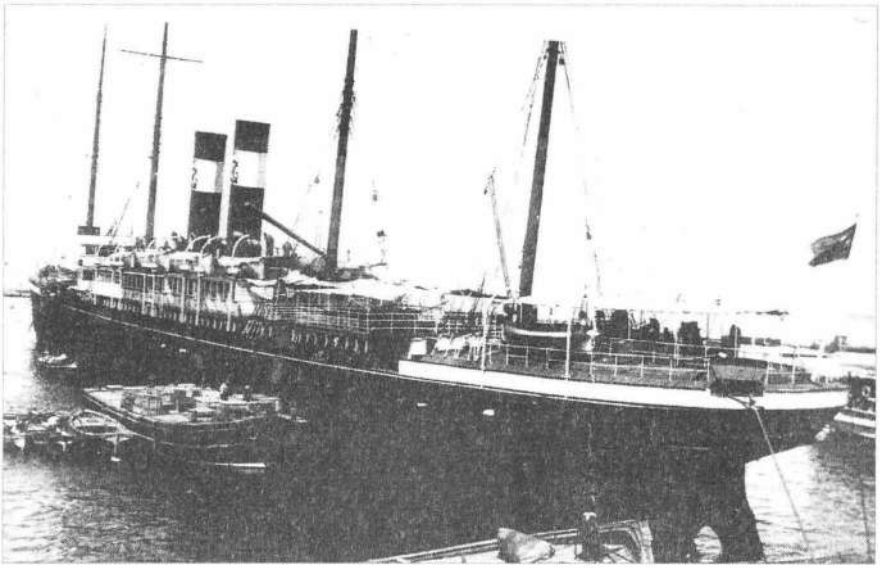
Olay, Dedeoğlu firmasından kaynaklanıyordu. Firma, gemiyi kiraladıktan sonra 200 bin dolarlık harcama yaparak çeşitli eksikliklerini gidermiş, ancak bu borcu ödememişti. Geminin sahibi Seyr-i Sefain İdaresi de, kiracı firmadan ne bir kefalet, ne de kefalet mektubu almıştı. Alacaklıların başvurusu üzerine New York Deniz Ticaret Mahkemesi'nde konu ele alınmış, mahkeme borçlu firmaya en kısa sürede borcunu ödemesini ihtar etmiş, aksi halde geminin mezata çıkarılıp satılacağını duyurmuştu.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nin Amerika ile ilişkisi kesilmiş bulunuyordu. Amerika'da Osmanlı'nın haklarının koruma ve kollama görevini İspanya Büyükelçiliği üstlenmişti. Seyr-i Sefain İdaresi'nin mahkemeye yaptığı başvuru sonuçsuz kalınca İspanya Büyükelçiliği devreye girdi. Ancak elçiliğin ilk girişimleri, geminin Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait olduğu, bu nedenle satılamayacağı yolundaki itirazı mahkeme tarafından reddedildi. İspanya Büyükelçiliği'nin, Amerikan hükümeti nezdindeki çabaları da bir netice vermedi.

Gülcemal - *Lütfi Kaptan.*

Gülcemal mürettebatı beş parasız, pulsuz kalmıştı. Üstelik gemiden çıkmalarına izin verilmiyordu. Mahkemenin ne kadar süreceği belli değildi. Bu nedenle Seyr-i Sefain İdaresi, ayrılık ve yiyecek giderlerine tahsis edilmek üzere yedi bin lira sağlayarak New York'a gönderdi.

Gülcemal, sert kışı ve ilkbaharı karaya vurmuş bir balina gibi rıhtıma bağlı olarak geçirdi. Bu süre içinde taraflar arasında görüşmeler sürüyordu. Uzun zaman alan çabalardan sonra, aylardır "Esir" gibi limanda tutulmakta olan *Gülcemal* hacizden kurtarıldı. Gemi yeniden İstanbul Limanı'na demir attığı zaman takvimler



Gülcemal *vapuru.*

11 Haziran 1921 gününü gösteriyordu. Yani *Gülcemal*'in bu sefer tam 6 ay sürmüştü.

Kaçınılmaz son

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasından sonra mübadele yani Türk ve Yunan topraklarında yaşayan Rum ve Türklerin değişim işi başladığı zaman göçmenleri taşımakla görevlendirilen gemiler arasında *Gülcemal* de vardı. *Gülcemal*, İstanbul-Selanik ve İzmir-Pire limanları arasında bir yıl boyunca çok sayıda sefer yaparak göçmenleri gidecekleri yerlere ulaştırdı.

Gülcemal, 1937 yılında kadro dışı bırakılarak Haliç'e bağlandı. Yaşlanmıştı. Sık sık arıza yapıyor, büyük masraflar çıkarıyordu. Bu yüzden kaçınılmaz sonun ilk adımını attı. Haliç'e çekildi. Burada bordasına varan denizin söylediği ninnileri dinleyerek uzun yıllarını tüketti. Bir ara depo olarak kullanıldı. Bu sırada kamuoyunda kaderi tartışılıyordu. Özellikle yüzer otel yapılması üzerinde duruldu, ancak bunun da büyük bir maliyet gerektirdiği belirlenince bu fikirden vazgeçildi. 1950'nin Ocak ayında gazetelere verilen ilanlarla *Gülcemal*'in satışa çıkarıldığı duyuruldu. Gemiyi sökülmek üzere bir İtalyan firması aldı.

Aynı yıl içinde bir gün *Gülcemal*, yıllardır hapis hayatı sürdüğü Haliç'ten römorkörler eşliğinde ayrıldı. *Gülcemal* son seferine çıkmıştı. *Gülcemal* ölü-

me gidiyordu. Limandaki gemiler düdük çalarak bu yaşlı, görmüş, geçirmiş, halkın gönlünde taht kurmuş arkadaşlarını uğurladılar.

Gülcemal, ufkun ötesinde bir yerlerde kayboldu... Artık efsanelerde, şiirlerde yaşayacaktı...

Tıpkı Bedri Rahmi Eyüpoğlu'nun mısralarında olduğu gibi...

İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir
Anadolu'da toprak damlı bir evde
Gülcemal üstüne türküler söylenir
Süt akar cümle musluklarından
Direklerinden güller tomurcuklanır
Anadolu toprak damlı bir evde çocukluğum
Gülcemal'le gider İstanbul'a
Gülcemal'le gelir.

Tarsus *ve Amerika*

GÖKHAN AKÇURA

Bu bir geminin yaşam öyküsü. 1950'li yıllarda Denizyolları'nın dış seferlerde, özellikle Amerika yolculuklarında kullandığı bir geminin, *Tarsus*'un öyküsü...

Gemimiz 1931 yılında New York'da inşa edildi. Önceleri Amerikan Export Line şirketi adına Akdeniz'de seferler yaptı. Ardından İkinci Dünya Savaşı yıllarında lojistik hizmetler için kullanıldı. 1949 yılında yolcu gemisi haline sokuldu ve Türkiye tarafından satın alındı. Kasım Gülek'in önerisiyle Tarsus adını alan gemiye, 1949 yazında Amerika'dan Türkiye'ye getirilirken önce Küba'da 5.000 ton şeker yüklendi. Yükünü İngiltere'de boşaltan *Tarsus*, 25 Eylül 1949 günü İstanbul'a geldi. Bir süre İstinye Limanı'nda tamirat ve tadilat gördükten sonra Kabataş önüne getirilip görücüye çıkarıldı. Artık 186 birinci, 66 ikinci ve 210 üçüncü mevki yolcusu taşıyabilecek lüks bir gemi olarak seferlere hazır ve nazırdı...

Tarsus gemisi ilk olarak İstanbul Tüccar Derneği'nin gezisine kiralandı. 5 Nisan 1950 tarihinde başlayan ve 15 gün süren bu gezide İzmir, Pire, İskenderiye ve Beyrut'a uğrandı. Ardından 16 Mayıs 1950 tarihinde Amerika'ya gitmek üzere sefere çıktı. Bu sefer için küçük bir sergi de hazırlanmıştı: "Gemide Türk sigaralarından ve içkilerinden başka Türk elişleri, yurdumuzun tabii güzelliklerine ve tarihî abidelerine ait 100 tane artistik fotoğraf, Türkiye Turizm Kurumu tarafından İngilizce olarak hazırlanmış bulunan *Güzellik ve Tarih Şehri İstanbul* adlı güzel bir broşürden 500 nüsha"[1] bulunmaktaydı. *Tarsus* 2 Haziran günü New York'a vardı. Asparagas bir haber nedeniyle Amerikalı gazeteciler limana üşüşmüşlerdi. "Stalin bir Türk gemisiyle Amerika'ya gelmiştir!" dedikodusu yüzünden gazeteciler "*Tarsus*'a doluşmuşlar, ellerinde fotoğraf makineleriyle Stalin'i aramışlar, aramışlar; onu bu-

1 *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1950.

lamamışlarsa da *Tarsus*'un süvarisi Said Özege Kaptan'ın çektiği mükellef ziyafette bol bol yiyip içmişler"di.[2]

Bu başarısız Amerika seferinden sonra Devlet Denizyolları *Tarsus*'u Akdeniz turlarında kullanmaya karar verir. Bu kapsamdaki ilk gezinin başlama tarihi ise 4 Temmuz 1950'dir. Gezi "16 günde 5 memleket" başlığını taşıyan ilanlarla duyurulur. Uğranacak limanların dökümü ise şöyledir: Beyrut, İskenderiye, Napoli, Villefrance, Cenova, Pire. Aynı yıl yapılan ikinci turistik gezi ise 22 Temmuz'da başlar. Bu kez güzergâha Rodos ve Girit de eklenmiştir. Kasım ayı sonunda ise Hayfa seferi yapar. Dönüşünde Alanya ve Antalya'dan narenciye de getirir. 8 Eylül'de ise bir kez daha Amerika denir! Bu kez oldukça organize bir Amerika gezisine çıkılmıştır. Gemi Pire, Napoli, Cenova ve Marsilya'ya uğradıktan sonra New York'a doğru yola devam eder. Aralık ayında ise yine Akdeniz gezisi yapılır. Gemi Denizyolları'nın elinde, pek de başarılı olmayan biçimde işletilmektedir.

Türkiye Turizm Kurumu devrede

1953 yılında devreye yeni bir oyuncu girer. Devlet düzeyinde kurulan güçlü bir dernek olan Türkiye Turizm Kurumu, *Tarsus*'u Akdeniz gezisi için kiralar. Gezide, Türkiye'nin tanıtımına yönelik bir sergi de liman liman dolaştırılacaktır. Mayıs ayında, Turizm Kurumu, *Tarsus*'un yapacağı bu geziyi gazete ilanlarıyla şöyle duyurur:

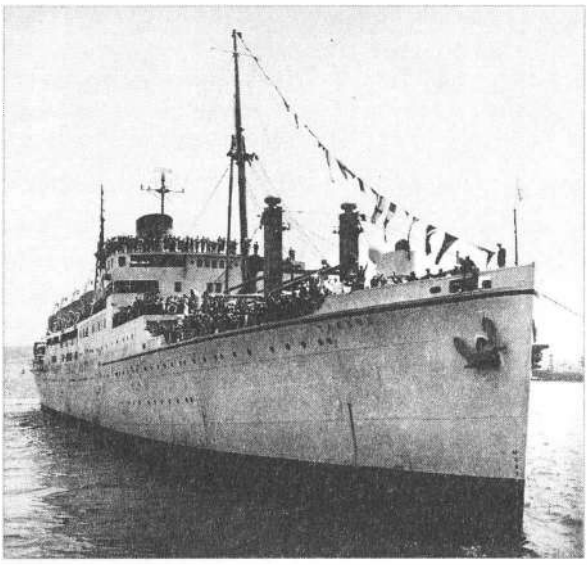
> 1- Kurumumuzun İstanbul'un 500'ncü fetih yılı şenliklerine katılmak ve Batı Akdeniz limanlarında bir ay dolaştırarak Avrupalılara teşhir edilmek üzere Tarsus gemisinde tertip ettiği Seyyar Serginin hazırlıkları bitmek üzeredir. Milli müesseselerimizin büyük bir anlayışla iştirak ettikleri sergiyi, bir geminin mahdut teşhir imkânları içinde fakat cazip bir şekilde hazırlamak için kurum hiçbir fedakârlıktan kaçınmamıştır. Kıymetli sanatkâr Prof. Vedat Ar'ın sanat mes'uliyeti altında hazırlanan ve birkaç güne kadar açılacak olan serginin halkımız tarafından alaka ile ziyaret edileceğini umuyoruz.
>
> 2- Tarsus gemisi 30 Mayıs'ta İstanbul'dan ayrılacaktır. Gemide ancak birkaç lüks kamara ile taksitle ödenilen 875 lira gibi emsalsiz bir fiyatı olan ekonomik mevkide bir miktar boş yer kalmıştır. Bilet satış muamelesi kapanmak üzeredir. İştiraki arzu edenlerden (Galatasaray Lisesi karşısında 186/2'deki) merkezimize bir an evvel müracaat etmelerini rica ederiz.[3]

Turizm Kurumu geminin sergi haline getirilmesi işini ilanda da belirtildiği gibi Güzel Sanatlar Akademisi profesörlerinden dekoratör Vedat Ar'a ve-

2 *Cumhuriyet*, 5 Haziran 1950.

3 *On Dört Mayıs* gazetesi, 26 Mayıs 1953.

rir. "Avrupa limanlarına uğrayarak, Modern Türkiye'yi bütün sanat ve kültürü ile yabancılara tanıtacak olan *Tarsus* vapuru" Vedat Ar ve ekibi tarafından bir seyyar sergi haline getirilir.



Tarsus *gemisi.*

Sergi yanı sıra Olgunlaşma Enstitüsü'nün 770 parçalık elbise koleksiyonu da gemide yer almaktadır. *Tarsus* gemisinin sergileri sunacağı limanlar ve buralarda kalma süreleri ise şöyledir: Pire, Palermo, Palm (Mayorka Adası'nın merkezi), Marsilya ve Cenova'da ikişer gün; Barcelona, Nice ve Napoli'de beşer gün. Olgunlaşma Enstitüsü'nün sergisi ise bu şehirlerin yanı sıra Atina, Roma ve Paris'te de teşhir edilecek "ve böylece Türk sanatı hakkında modern moda alemine fikir verilecektir."[4]

Yola çıkmadan hemen önce, vatandaşların, 29 Mayıs günü sabah 9.00 ila 14.00 arasında "50 kuruş duhuliye mukabilinde" gemiye binip sergiyi gezebilecekleri bir ilanla duyurulur. Ardından *Tarsus* belirlenen 30 Mayıs 1953 tarihinde 353 yolcu ile yola çıkar. Gezi boyunca vapurdan izlenimlerini "Seyyar Sergi Notları" başlığı altında *20. Asır* dergisine yollayan Mualla Bayraktar, ilk iki günle ilgili olarak *Tarsus*'un nasıl hareket ettiğini, ilk on iki saatte tanışına balosunun nasıl geçtiğini ve Yunan Kralı ile Kraliçesi'nin gemiyi ziyaretlerini aktardıktan sonra şöyle devam eder:

> Giyinip evvelâ en üst güvertedeki sinemaya gittik. Lorel Hardi'nin güzel bir filmini kahkahalar atarak seyrettikten sonra saat 24'te balo yapılan salona geçtik. Burada aşağı yukarı herkesi görmek mümkün oldu. İstanbulluların çok sevdiği caz sanatkârı piyanist İlham Gencer ve karısı sevimli ses sanatkârı Ayten Alpman büyük bir neşe yaratıyor ve misafirleri coşturuyorlardı."[5] Gemide müzik alanında Gencer ikilisi dışında, topluluk olarak Orhan Boran ve Mozaik Orkestrası yolcuları eğlendirmektedirler.

4 *Milliyet*, 24 Mayıs 1953.

5 Mualla Bayraktar, "Seyyar Sergi Notları: Tarsus'ta İlk İki Gün," *20. Asır*, 2 Temmuz 1953.

Halkımız beyaz renklidir!

Büyük bir başarı sağlayan Akdeniz seyyar sergi seferi, bir sonraki yıl daha büyük hedeflerin gündeme getirilmesini sağlayacaktır. Bu kez rota Amerika'ya kadar uzanır. Türkiye Turizm Kurumu'nun yayın organı olan *Panorama* dergisinde Cihad Baban bu süreci şöyle anlatıyor:

> Tarsus, Turizm Kurumunun teşebbüsü ile iki yıldır propaganda seyahatleri tertip ediyor. Geçen yıl Akdeniz limanlarında muvaffakiyetli bir turne yaptığını hatırlıyoruz. Bu turnede Türk bayrağının hiç görünmediği veya yalnızca şileplerin direklerinde görüldüğü Barselona, Palermo, Palma gibi dünyanın turistik merkezlerini de ziyaret etti. Pire'de, Nis'de, Cenova'da, Napoli'de durdu. Program yapılırken gemideki seyyar serginin yapacağı propagandanın mümkün olduğu kadar geniş akisler yapabilmesi göz önünde tutulmuş bulunuyordu. Bu seyyar sergi, bildiğimiz ve alışık olduğumuz tarzda Türk mahsulât ve sanayi mamüllerini teşhir etmiyordu. Bu sergi Türkiye hakkında hiçbir fikri olmayan insanlara, kalkınan bir memleketi, sanayii ile, ziraati ile, kültür müesseseleri ve turistik çehreleri ile gösteriyor ve bu sergiyi ziyaret edenlerin kafalarındaki Türk mefhumunu hayra tebdil etmeğe uğraşıyordu. Bununla demek istiyorduk ki, Türkiye garp mânasiyle demokratik bir diyardır. Birleşmiş Milletler ideolojisine bağlıdır. Türkiye'de ilim adamları yetiştiren üniversiteler vardır. Türkiye bir şark memleketi değildir. İşte, kadın hayata karışmıştır. Türkiye'de spor yapılır. Türkiye'de su şehirleri vardır. Halkı beyaz renklidir. Türkiye'nin kendisine göre bir sanayii vardır. Türk ekonomisi kalkınma yolundadır ilâh... ilâh...
>
> Bu mefhumları, sergiyi ziyarete gelen yüz bin kişiye gösterdik. Geminin içi, yâni bütün bu mefhumlar radyo röportajlarına mevzu teşkil etti. Sayısız neşriyat yapıldı. Bütün bu göstermek istediğimiz hususlar havadis filimlerine alındı ve Avrupa'nın yirmi bin salonunda halka gösterildi. Atina'dan başlamak üzere Palermo, Mayorka adaları, Barselona, Paris, Nis, Genova ve Napoli'de, Olgunlaşma Enstitüsü'nün defileleri tertip edildi. Bu defilelerle yalnız elbise ve erişilmez güzellikteki elişlerimizi teşhir etmiyorduk, aynı zamanda bu defilelere gelen elit halka medenî Türk kadınının zarafetini gösteriyor ve de-

Tarsus *gemisine ait broşürden bir sayfa.*

mek istiyorduk ki, eğer Tükiye bir garp memleketi olmasaydı, orada bu güzel sanatlar olmaz, Türk kadını bu seviyeye ulaşmış bulunmazdı.

Bütün bunlar o zaman büyük takdirlerle karşılandı. Teşebbüsümüz, uğradığımız şehirlerde takdir edildi. Yer yer gıpta hislerinin muhataplarımızın gözünde parladığını gördük. Avdette bu çok verimli propaganda seyahatinin Amerika'ya kadar uzatılması fikri bizde doğdu.[6]

Tarsus *gemisine ait broşürden bir sayfa.*

Amerika'ya götürülecek olan yeni sergi-nin gerçekleşmesi için yine Vedat Ar görevlendirilir. Vedat Ar'ın Türkiye Turizm Kurumu ile yaptığı sözleşmenin şartları sergi-nin içeriği konusunda da ipuçları veriyor:

1- Prof. Vedat Ar gemide sergiye tahsis edilecek gezinti güverteleriyle kışlık bahçede ve delikli salonda serginin ziyarete açık bulundurulacağı limanlarda ziyaretlerin başlangıcından altı saat evvel kurulmak ve gemi seferde bulunduğu günlerde kaldırılmak üzere portatif standlar vücude getirmek, kış ambarında tâyin edilecek müesseseler için stand yerleri ve filika güvertesinde satış dükkânları, ikinci mevki salonu üstünde bir Şark Kahvesi ve kış güvertede bir sergi giriş mahalli tertip etmek, sergiye iştirâk edecek resmî ve hususî müesseselerin pavyon ve standlarının serginin umûmi ahengi ile mütenâsip olmasını teminen avan-projelerinin ihzarı ve bütün sergi inşaatına nezaret, stand ve pavyonlarda teşhir olunan propaganda malzemesinin dört dildeki yazılarının limanlar ziyaret edildikçe değiştirilmesi gibi bil'umum dekoratif işleri sergiyi ziyaretçiye tam ve noksansız bir şekilde arzetmek mes'uliyetini tazammun etmek üzere serginin teknik ve estetik mes'uliyetini deruhde etmiştir.

2- Vedat Ar bil'umum dekorasyon işlerinin maketlerini ve mikyaslı planlarını, projelerini, her bir işteki marangozluk, demircilik, boyacılık, elektrikçilik işlerinin ayrı mâliyet keşiflerini hazırlayacak ve projelerinin tatbikine daimî surette nezaret edecektir.

6 Cihad Baban, "Ters Anlayışlara Güvenmedik," *Panorama*, no. 4 (Ağustos 1954).

3- Prof. Vedat Ar, Seyyar Sergi'nin sefer esnâsında ve gideceği yerlerde halkın ziyareti görünüşe göre ne açık bulundurulacağı günlerde sergide vukuu muhtemel tahrip ve hasarları derhal tâmire muktedir bir ekibi beraberinde alarak seyahate iştirâk edecektir.[7]

Giysiler görücüye çıkıyor

İki ay, daha doğrusu 63 gün için günlük işlerinizle beraber bütün sıkıntılarınızı geride bırakıp, lüks ve büyük bir yolcu gemisiyle Akdeniz ve Atlantik'te uzun bir seyahate çıktığınızı düşünün. Fevkalâde imkânlar içinde, neş'eli ve istifadeli bir yaz tatili geçirmek üzere bir araya gelmiş dört yüz kişisiniz...

Panorama dergisinin Mayıs 1954 tarihli ilk sayısında yer alan "Bu yaz nereye gidelim?" başlıklı yazı böyle başlıyordu. Gemimiz *Tarsus* da şöyle tanıtılıyordu:

Türk ve yabancı bütün yolcuların hayranlığını kazanan meşhur mutfağı, fedakâr, nazik ve dikkatli personeli" ile ünlü "konforlu ve sevimli bir gemi." Gezi, 3 kıta, 6 memleket ve 9 büyük limanda geçecek. Bir hafta da New York'da kalınacak. Bilet ücretleri 5500 liradan 1650 liraya kadar değişiyor. *Panorama* dergisinin 1 lira olduğunu düşünürsek epeyi tuzlu bir meblağ. Ama değer... Ayrıca biletlerin % 25'ini peşin, gerisini de 6 taksitte ödeyebilirsiniz.

Akdeniz gezisinde olduğu gibi, Amerika'ya gidecek seyyar sergide de Olgunlaşma Enstitüsünü'nün hazırladığı elbiseler yer almaktadır. Söz konusu koleksiyon Amerika'ya götürülmeden önce 10 Haziran 1954 tarihinde Spor ve Sergi Sarayı'nda düzenlenen büyük bir defile ile kamuoyuna tanıtılır. Olgunlaşma Enstitüsü'nün müdiresi Refia Övünç yola çıkmadan önce şunları söyler:

Türkiye Turizm Kurumu bize bu seneki temsil vazifesinde de bir rol verdi. Müşterek mesaimizle geçen yaz Akdeniz Avrupası'na Türk giyim zevkini tattırmıştık. Amerika'ya sekseni mütecaviz kostümle gidiyoruz. Bu defa daha tecrübeliyiz. Koleksiyonumuzda yalnız eski Türk kıyafet ve motiflerinin stilize ve modernize edilmesiyle meydana getirilmiş parçalar var. Bunlar arasında 19. asır başı ve ortasından alınmış birkaç hakikî elbise de bulunmaktadır. Bu seferimizde bir teşhir yeniliği de yapıyoruz. Mankenler elbiselerini tek tek değil, mukayese imkânı verecek sentetik bir şekilde, yani bir ikisi aynı zamanda takdim edecekler. Muvaffak olacağımızdan şüphe etmiyorum.

7 Vedat Ar Arşivi.

Tarsus *yola çıkıyor*

Tarsus gemisi, 14 Haziran 1954 tarihinde yola çıkar ve altı günlük bir yolculuktan sonra 20 Haziran tarihinde Kazablanka'ya gelir. "Kazablanka halkı turistlerimize karşı hususi bir alaka göstermişlerdir. Türk kolonisine gemide bir ziyaret verilmiştir. *Tarsus* [ertesi gün] saat 2'de Las Palmas'a gitmek üzere Kazablanka'dan ayrılarak Atlantik'e açılmıştır."[8]

Tarsus gemisinin Amerika seferi, yalnızca taşıdığı seyyar sergi açısından ilginç değil elbette. Gemide teksirle basılan (ve sabahları kamaralara kapı altından atılan) günlük *Lâle* gazetesini (başlığın altında "Muharrirlerini deniz tutmadığı günler çıkan turistik gazetedir" yazmakta) ve *Panorama* dergisini izleyerek gezi hakkında bazı bilgiler verelim. Gezinin eğlence programları Vedat Ar, Hakkı Devrim ve Orhan Boran'dan kurulu bir komite tarafından hazırlanmıştır. Geminin eğlence komiseri Orhan Boran'dır. Gemide aynı anda üç orkestra birden çalışmaktadır: Darvaş, Fritz Kerten ve Angelo Orkestraları. Hâle-Belma kardeşler yanı sıra ünlü caz yıldızımız Sevinç Tevs de aynı ekipte yer almaktadır.

Yola çıktıktan kısa bir süre sonra, 16 Haziran'da geminin yüzme havuzunun merasimle hizmete açıldığını görüyoruz. Sabah saatleri sırayla erkek (9.00), kadın (10.00) ve çocuklara (11.00) tahsis edilmiştir. Öğleden sonra ise herkes birden havuza girebilmektedir. Yalnız havuza atlamanın hem tehlikeli hem de yakınında duran sergi malzemelerini ıslatacağı için sakıncalı olduğu hatırlatılır... 17 Haziran'da ping pong turnuvası "hanımlar ve beyler" olmak üzere iki kategoride yapılır (Turnuva sonunda birincilikleri erkeklerde Mustafa Ulutaş, kadınlarda ise Nimet Demirbağ kazanacaklardır). Aynı gün "Küçük Tarsus Radyosu" da neşriyata başlar. İlk günün programı şöyledir: 17.00 Açılış ve program. 17.02 Plaklarla hafif orkestra parçaları. 17.15 Münir Nurettin, Safiye Ayla ve Perihan Sözeri'den şarkı. 18.00 Gemi haberleri. Hava raporu. Seyir durumu. 18.10 Plaklarla dans ve caz müziği. 19.00 Kapanış.

Atlantik'i geçiş sırasında herhalde canları sıkılır ki, iki de yarışma düzenlenir. Biri "*Tarsus* Kraliçesi" seçimi, diğeri ise "Erkekler Arası Tıraş Müsabakası"... Bu ikinci müsabaka iki kategoride yapılacaktır: Bıyıklılar ve bıyıksızlar! Yarışmalarda kazananların adlarını nedense *Lâle* gazetesi bir türlü açıklamaz. Öte yandan Türkiye Turizm Kurumu'nun dergisi *Panorama*, doğal olarak geziyi pek yakından izlemektedir. Derginin "*Tarsus* muhabiri Hakkı Devrim" şunları yazar:

> Akdeniz'de üç balomuz vardı. Turizm Kurumu'nun 'Tanışma', gemi süvarisinin 'Hoş Geldiniz' ve eğlence komitesinin 'Akdeniz'e Veda' baloları. Başla-

8 *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1954.

rında Orhan Boran olmak üzere İsmet, Ercüment, Nejat, Fritz Kerten ve Angelo Orkestraları, Sevinç Tevs ve Darvaş zengin bir müzik ve eğlence ekibi teşkil ediyorlar. Tarsus'ta günde 14 saat müzik var. Bu arada Münir Nurettin'in son gün seyahattan vazgeçerek bizi alaturkadan mahrum edişine hayıflanıyoruz. Mamafih amatörler var. Sonra Sevinç Tevs mükemmel alaturka biliyor ve söylüyor. Hatta Darvaş'ın kemanından bile Türk musikisi dinliyoruz. (...) (Atlantik'i geçerken) Gecelerden hiç şikâyetimiz yok. Açık pavyonlar kadar, kapalılar da rağbette. Hele Küçük Bar... İstanbul'un en meşhur lokallerinden fazla alakâ görüyor. Her gece 1.30'a, cumartesi geceleri 2.30'a kadar açık. Üç orkestra değişerek çalıyor. Sevinç Tevs ve Halil Darvaş programı zenginleştiriyorlar.[9]

Dedikodu gemisi!

Ama bu sevimli geziyi çekemeyenler de vardır. Gemiye binen casuslarının(!) yolladıkları bilgilere dayanarak *Tarsus*'tan dedikodular aktarırlar. Çeşitli gazetelerde yer alan bu tür haberlerin başlıklardan örnekler verelim:

"S... ile O... birbirlerine çok yakışıyorlar. Yalnız... N... Hanım kocasından ayrılacak mı?"

"Tarsus'a haciz konduğu yolunda şayialar çıktı."

"Tarsus'un dörtte üçü kadın. Geminin içi bir alem. Kavalye buhranı. Gittikçe yüzleri solan hostesler."

"Yanıp kararma merakı yüzünden çıplaklar gemisi halini alan Tarsus..."

Gemi Amerika kıtasına vardıktan sonra, bu gazetelerin yazdıklarından herkes haberdar olur. Elbette kızanlar, üzülenler olur. Yaman Koray, *Lâle* gazetesinde "Dedikodu ayıp şey, vallahi hem ayıp hem günah. Ne olur susun artık dedikodu kuşları," sözleriyle noktaladığı bir tavsiye yazısı kaleme alır. Sonunda gemideki gazeteciler ortak bir bildiri kaleme alıp 26 Haziran tarihli *Lâle*'de yayınlarlar. "Çok sevgili yolcu arkadaşlar" diyerek söze başlayan bu yazı şöyle devam eder: "İstanbul gazetelerinde çıkan ve gemi içine ait olan bazı röportajların yolcu kardeşlerimiz arasında üzüntülü havaların esmesine sebebiyet verdiğini teessürle müşahede etmiş bulunuyoruz. Maksadımız memleketimizi tanıtmak bakımından cidden muvaffakiyetli bir turne yapmakta olan *Tarsus* ve *Tarsus*'la birlikte memleketimizi tanıtma vazifesine büyük bir gayretle katılmış olan yolcu arkadaşlarımızı incitmek değildir." Bildiri şu kararla noktalanır: "Bundan sonra yapacağımız yazılı rö-

9 *Panorama*, Ağustos 1954.

portajlar yalnız ve yalnız Sergiye ve kazandığımız muvaffakiyetlere inhisar edeceğinden, yolcu arkadaşlarımız hakkında geminin içinden hiçbir resim göndermemeğe karar vermiş bulunuyoruz." Yazıyı imzalayan gemideki gazeteciler ise şunlardır: Kemal Cündübeyoğlu (THA), Meral Gaspıralı, (*20. Asır* ve *Bütün Dünya* mecmuaları), Yaman Koray (*Akşam*), Fasih İnal (*Vatan*), Kâzım Kip (*Cumhuriyet*), Kerim Kanok (*Panorama*), Muhteşem Öksüzcü, Mebrure Alevok (*Yeni Sabah*), Behzat Barış (*Yeni İstanbul* gazetesi ve *Hafta* mecmuası) ve Nesteren Refioğlu (Ankara *Hakimiyet* gazetesi).

EĞLENCE KOMİSERLİĞİNDEN

TARSUS'ta
Bugün...
Bu gece...

15 HAZİRAN 1954 SALI
Günü ve gecesi programı

Öğ.Yemeği . Müzik (Plaklarla)
Ak.Yemeği . Darvaş ve Orkestrası
Gece

LALE PAVYONU :	22.30	Angelo
	23.30	Friz Kerten
	24.00	Halo-Balma
		Darvaş
		Sevinç Tavs
	24.30	Nejat Candeli
		Angelo
ATLANTİK PAVYONU	22.30	Friz Trio
		Halo - Balma
		Sevinç Tavs
	23.00	Nayat Candeli
	23.45	Angelo
		Friz - Trio

DİKKAT YEMEK SAATLERİ

Aşağıda sirkülerde size bildirilmiş olandan ufak bir farkla ayrılan yemek saatlerinin katî şeklini görüyorsunuz :

Kahvaltı :	Tek servis		7.00 - 9.30
Öğ.Yemeği:	I.	-	12.00 -13.00
	2.	-	13.15 - 14.15
Ak.Yemeği:	I.	-	19.30 -20.30
	2.	-	20.45 -21.45

Yemek saatleri tahdidîdir.15 dakika sonra kapılar kapanır ve gelecek servis'te yemek imkanı da kullanılamaz. Sebep personelin dinlenme ihtiyacıdır.Tam saatinde yemek salonlarınızda olunuz.

Tarsus Gemisi *bülteninden bir sayfa.*

Her limanda bir Türk haftası

Atlantik'i geçiş Küba'nın Havana Limanı'nda noktalanır. Gemi Miami, Charleston ve Baltimore limanlarına uğrayarak New York kentine ulaşır. Yine Hakkı Devrim'in tanıklığına başvurmayı sürdürürsek, Havana, Miami ve Charleston'da sergimizi ziyarete gelip yüzlerce metrelik kuyruklar yapan gruplar olduğunu ve ziyaretlerin gece yarılarından sonraya kadar uzandığını öğreniriz:

> Serginin her standı, her köşesi ile saatlerce alâkadar oluyor, gemiyi kazan dairelerine kadar dolaşıyor, hatta kamaralarımızı görmek istiyorlar. Yolculardan, bulunduğumuz şehri unutup sabahtan akşama kadar gemide, sergi ziyaretçilerini ağırlamakla meşgul olanlar pek çok... Hemen herkesin bir vazifesi var. Kimi kan vermek üzere müracaat edenlerin listesini yapıyor. Bir kısmı gemideki kabullerle, diğerleri bize yapılan davetlerle meşgul. Müzisyenler var ki bütün gün bu önümüzdeki limana ait bir şarkıyı yolculara öğretiyorlar.
>
> Limana girerken hep beraber iskele başında marşlarımızı söylüyoruz.[10]

Türk Turizm Kurumu başkanı Lütfi Kırdar, gezinin bu bölümünü şöyle özetliyor:

10 Hakkı Devrim, "Yüzen Sergi Yeni Dünyada", *Panorama*, no. 4, (Ağustos 1954).

> Tarsus, Amerika'da ümidimizin çok üstünde bir alâka yarattı. Tafsilâtını bildiğiniz büyük ve coşkun karşılama törenleri yapıldı. Sergilerimizi on binlerce halk gezdi. Yolcularımızın şerefine dâvetler, kokteyller tertip edildi. Şehirler Türk bayraklariyle, vitrinler ve duvarlar bayrağımızı taşıyan afişlerle donatıldı. Her limanda Türk haftası ilân edilerek memleketimiz hakkında konferanslar verildi. İçtimaî ve meslekî teşekküllerin erkânı ve bilhassa belediye reisleri bizimle uzun uzun meşgul oldular. Washington sosyetesinin en kibar hanımları ve bu arada bazı vekillerin ve senatörlerin eşleri moda defilemizde Türk elbiselerini giyerek halkın huzuruna çıkmayı kendilerinden istediler ve çıktılar. Başkan Eisenhower bizleri hususî surette kabul etti.[11]

Bu arada sorumlular, gidilen limanlarda çeşitli sorunlarla uğraşmak zorunda kalıyorlardı. Örneğin Olgunlaşma Enstitüsü'nün hazırladığı Türk modası giysilerini sunabilmek için her şehirde en lüks otelin salonlarını tutmak ve defilenin propagandasını yapmak gerekiyordu. Yine *Panorama* dergisinden öğrendiğimize göre bunun da çaresi bulunmuştu:

> Gidilecek şehirlerin hayır cemiyetleriyle, kadın kulüpleriyle önceden temas edildi. Davetleri onlar yapacaklar ve kulüplerine de gelir sağlayacaklardı. Bu sayede moda kıyafetlerimiz her şehrin en seçkin sosyete hanımları tarafından seyredildi, hatta Washington'da vekillerin ve senatörlerin hanımları kıyafetlerimizi giyip modellik etmek için birbirleriyle yarış ettiler.[12]

20 Temmuz tarihinde varılan New York'da; öğleden sonra sergi halka açılır. İlk gün 6.000 kişi sergiyi gezer. Aynı günün gecesi ise Hilton'un Waldorf Astoria otelinde, Olgunlaşma Enstitüsü'nün Türk eserleri defilesi ve balosu büyük bir başarıyla gerçekleştirilir. Elbiseleri Enstitü'nün (aralarında daha yazar olup Burak soyadını almamış olan Sevim Boran'ın da olduğu) genç amatör mankenleri sunmaktadır. Şarkıcı Sevinç Tevs de bu defilede modern şalvarlı, cepkenli giysisiyle "İstanbul", "Kâtibim" gibi şarkılar ve Anadolu türküleri söyler. Defile ve ses sanatçılarımız dört ayrı televizyon istasyonunda yayına çıkarlar. Birçok gazete ve mecmua onlardan randevular alıp, röportajlar yapar. *Panorama* dergisinin yazdığına göre, "televizyon emisyonlarına katılan manken ve müzisyenlerimizin sokaklarda" imzaları istenmiştir.

Kalan sağlar bizimdir

Her şey bu kadar güzel giderken, elbette tersine giden bir şeyler de olacaktır. Bunların en önemlisi gazetelere "*Tarsus*'un 32 yolcusu Amerika'da kal-

11 *Panorama*, Ekim 1954.

12 *Panorama*, Sayı 7 (Kasım 1954).

dı" diye yansıyan bir garip olaydır. *Lâle* gazetesi bu olayı şöyle aktarır:

> Bazı yolcular Amerikan resmî makamlarının ve Başkonsolosumuzun tasvibini alarak New York'daki ikametlerini uzatmak cihetine gittiler. Bunlardan bir kısmı Atlantiği tayyare ile geçerek Lizbon'da Tarsus'a iltihak edeceklerdir. Diğer bir kısmı ise pasaportlarındaki Amerika vizesi müddetince orada kaldıktan sonra Türkiye'ye döneceklerdir. Hepsinin pasaport ve vizeleri muntazam olduğu, anlaşmamız yolcu bırakınağa müsait bulunduğu için bu şahısların New York'da kalmalarında hiçbir fevkaladelik yoktur.[13]

LÂLE

Tarsus *gemisinde teksirle basılan ve yolculara dağıtılan* Lâle *adlı gazeteden bir sayfa.*

Bu yolcuların adları gazetelerde şöyle yer alır: Haik Apikoğlu, Y. Sena, Dilemre, Behice Hıdır, Aram Hıdır, Hermin, Kirkor Şehirliyan, C. Akıncı.

New York'ta kalanlar olduğu gibi, oradan gemiye yeni binenler de olur. Bunlardan biri de Amerika'da kırk bir yıl yaşadıktan sonra anavatana dönmeye karar veren Rifat Özdemir'dir. Aslında bu olay yolcuların, Amerika'nın öteki yüzünü de görmelerini sağlayacaktır. *Lâle* gazetesi adına Kemal Cündübeyoğlu'nun yaptığı röportajda Rifat bey hayatını bize şöyle anlatır:

> 1923'te Balkan Harbini müteakip bir acentalık vasıtasıyla New York'a geldim. Yaş 18. Serde gençlik var. Bize Amerika'da kazanç imkânlarının fevkalade müsait olduğundan bahsetmişlerdi. Okuma yazma ve İngilizce bilmiyordum. Acı hakikatle muvassalatımın ilk günlerinde yüz yüze geldim. Evvela yol inşaatlerinde amelelik yaptım. Sonra bir tel fabrikasında iş buldum. Hayatımın bundan sonrası işçilik yaparak geçti. (...) Son çalıştığım işte 7,5 dolar gündelik alıyordum. Çok hastalık çektim. Bilhassa 1932'den itibaren nice nice sefalet devreleriyle karşılaştım. Memlekette arazim var. Hükümet makine ve kredi yardımı yapıyormuş. Amerika'da işçi olarak yaşamaktansa, memleketimde

13 *Lâle*, 16 Temmuz 1954.

efendi gibi hayat sürmeği elbette ki tercih ederim. Dönüşüm ile alakalı sebepler arasında bu da vardır.[14]

Dönüş yolunda *Lâle* dergisi sırayla, gemideki gazeteci yazarlar tarafından hazırlanmaya başlanır. Öte yandan eğlence programları birbirine benzer hale gelmiş olmalı ki, amatör alaturkacılar ortaya çıkar ve konserler verirler. İclal Ar ise piyano eşliğinde aryalar okur. Poker partileri, salon oyunları, kostümlü balolar derken, gemide karşımıza çıkan en son moda, münazaralar olur. Münazara; iki grubun karşılıklı olarak bir tezi tartışması biçiminde, o tarihlerde pek moda bir etkinliktir. "Seyahatin amacı gezip-görmek midir, alışveriş mi?", "Dedikodu zararlı mıdır, faydalı mı?" gibi başlıklar taşıyan bu münazaraların yenilmez ekibi ise Hakkı Devrim, Muhteşem Öksüzcü ve Sevinç Tevs'den oluşmaktadır. Bu arada Sevim Boran (yani daha sonraki Sevim Burak), Sait Faik'in *Alemdağı'nda Var Bir Yılan* adındaki kitabını kaybeder ve *Lâle* gazetesine ilan verir. "Bulanların..."

Amerika'da kazanılan büyük bir başarı

Tarsus gemisi dönüş yolculuğunda Lizbon ve Cote D'Azur'a uğrayarak 16 Ağustos 1954 tarihinde 381 yolcu ile İstanbul'a ulaşır. *Lâle* gazetesinde son gün yazdığı gibi, "Haliç'in bulanık suyunu, Kanlıca'nın yoğurdunu, daha yolcu salonundan çıktıkları an çatışacakları açıkgöz taksi şoförlerini, Ada'yı, Moda'yı, Florya'yı, Boğaziçi'ni, havalandırma tesisatı olmayan sinemaları, dar sokakları, kısaca bir tane İstanbul'un taşını toprağını" pek özlemişlerdir. Tamam, gümrükte bazı hoş olmayan şeyler de yaşanır (yurtdışına sadece 100 lira döviz alarak çıkış yapılabilen bir dönemde, yolcu sayısının kat kat fazlasıyla, tam 2119 valizle dönmüştür gemi). Gazetelerin yazdığı gibi Amerika'da kalan mürettebat ve yolcular da olmuştur. Mürettebat kaçaktır, ama yolcuların vizeleri üç ay uzatılmıştır ve yurda döneceklerine de inanılmaktadır. Ama bütün bunlar unutulur, geriye kalan ise görevin başarıyla yerine getirilmiş oluşudur. Hakkı Devrim'in yazdığı gibi "Tarsus, büyük propaganda seferini tamamlamıştır." Amerika fethedilmiştir!

Türkiye Turizm Kurumu başkanı Dr. Lütfi Kırdar, gezinin ardından, şu değerlendirmeyi yapar:

> Tarsus, Amerika'da ümidimizin çok üstünde bir alâka yarattı. Tafsilâtını bildiğiniz büyük ve coşkun karşılama törenleri yapıldı. Sergilerimizi onbinlerce halk gezdi. Yolcularımızın şerefine dâvetler, kokteyller tertip edildi. Şehirler Türk bayraklariyle, vitrinler ve duvarlar, bayrağımızı taşıyan afişlerle donatıldı. Her limanda Türk Haftası ilân edilerek memleketimiz hakkında kon-

14 *Lâle*, 28 Temmuz 1954.

Gazetelerde Tarsus *gemisiyle ilgili çıkan bir haber.*

feranslar verildi. İçtimaî ve meslekî teşekküllerin erkânı ve bilhassa belediye reisleri bizimle uzun uzun meşgul oldular. Washington sosyetesinin en kibar hanımları ve bu arada bazı vekillerin ve senatörlerin eşleri moda defilemizde Türk elbiselerini giyerek halkın huzuruna çıkmayı kendilerinden istediler ve çıktılar. Başkan Eisenhower bizleri hususî surette kabul etti.

Sergimiz, geçen sene Akdeniz'de muvaffakıyet kazanan serginin aynı idi. Fakat bu sergi için ihtiyar edilen fedakârlıklarla ölçülemiyecek büyük neticeler alındı. Bir misal vereyim: Ford müessesesi televizyonda bir seans alınca 500 bin dolar veriyormuş. Televizyon şirketleri bize kendiliklerinden 11 seans verdiler. Bunun dışında gazetelerin ve radyoların neşriyatını, Amerika'nın yüz milyonu geçen seyircisinden başka şimdi Avrupa'da da milyonlarca halkın seyrettiği aktüalite filimlerinde yer alabilmiş olmamızı düşünmek, bu neticeleri ölçmeğe kâfidir.[15]

Tarsus'*la Amerika bir gelenektir*

Turizm Kurumu'nun Amerika seyahatinden sonra Tarsus gemisini bu kez İstanbul Gazeteciler Sendikası kiralar ve yine bir Batı Akdeniz gezisine çıkı-

15 "Dr. Lütfi Kırdar'ın Tarsus Hakkında Yapılan Neşriyata Cevabı," *Panorama*, no. 6, (Ekim 1954).

lır. Gazete ilanlarında 29 Eylül-15 Ekim tarihleri arasında yapılacak bu geziye Türkiye Güzellik Kraliçeleri'nin de katılacağı önemle duyurulur.[16] Aralık ayında ise havuza alınmış olan *Tarsus* gemisi Haliç'ten çıkarken Unkapanı Köprüsü'nün dubasına bindirir. Köprü bir metre çöker, ama gemiye bir şey olmaz! Burnundaki dökülmüş boyalar hızla yenilenir ve gemi 20 Aralık tarihinde klasik Akdeniz gezilerinden birine daha çıkar. 1955 yılı Nisan ayında Denizyolları'nın düzenlediği Batı Akdeniz gezisinde ise sadece 6 yolcu bulunmaktadır.[17] Gemi kurumlara kiralandığında dolup taşmakta, ama ne hikmetse Denizyolları'nın elinde ıssızlaşmaktadır!

1955 yılı 6 Temmuzu'nda başlayacak olan ve Gazeteciler Cemiyeti'nin düzenlediği "Büyük Akdeniz Gezisi"nin önce *Tarsus* gemisiyle yapılacağı duyurulursa da, sonrdan "çok fazla rağbet olduğundan" *Ankara* gemisiyle yapılır.[18] Tarsus ise 9 Temmuz'da Amerika seyahatine çıkar. Türk Turizm Seyahat Acentası tarafından düzenlenen bu gezinin ilanlarında şu bilgiler yer almaktadır:

> Son yılların en büyük kruazyeri
> AMERİKA SEYAHATİ
> Türk transatlantiği S/S Tarsus ile 60 günlük bu seyahatte sinemalarda gördükleriniz hakikat olacaktır. Amerika'da 27 gün gökdelen otellerde ikamet. Yemekler ve şehir gezileri biletlerinize dahildir. Bu seyahatte yolcular Amerika'da vapurda ikamet etmeyeceklerdir. Nisan ayında tertip ederek 420 Türk turistini Orta Avrupa'da gezdirmek suretiyle istisnasız herkesi memnun ettiğimiz seyahatte olduğu gibi bu sefer de New York'da vapuru terk ederek Amerika'nın içini ve orta eyaletlerini, hatta Pasifik sahillerini ve Kaliforniya'yı görmek fırsatı elinize geçmektedir.
>
> Yolculara 100 Türk Lirası haricinde ayrıca Dolar olarak harçlık verilecektir. Seyahat programına Amerika'dan maada Portekiz, Afrika, İtalya, İspanya, Cebelitarık ve Atlantik Adaları dahildir.[19]

Bu gezi 230 yolcu ile gerçekleştirilir. 8 Eylül tarihinde İstanbul'a dönen *Tarsus*'un bu kez yedi tayfası Amerika'ya kaçmıştır. Yirmi kadar yolcu da New York'da kalmışlardır. "Yolcuların pasaport müddetleri sona erene kadar Amerika'da kalacakları ve bilahare uçakla memleketimize avdet edecekleri tahmin edilmektedir."[20] Bu gezinin hemen ardından *Tarsus* Devlet Karayolları İşletmesi tarafından kiralanır. *Tarsus*, İstanbul'da yapılacak olan

16 *Cumhuriyet*, 18 Eylül 1954.
17 *Milliyet*, 5 Nisan 1955.
18 *Milliyet*, 29 Mayıs 1955.
19 *Milliyet*, 23 Mayıs 1955.
20 *Milliyet*, 9 Eylül 1955.

"Beynelminel Karayolları Kongresi"nin delegelerini almak üzere 14 Eylül'de Barcelona'ya doğru yola çıkar.[21]

Hazır yiyici vapur

Durmadan sefere çıkan *Tarsus* artık iyice yaşlanmıştır. Denizcilik Bankası'nın birçok gemisini satışa çıkaracağını duyuran bir haberde *Tarsus*'un da adı geçmektedir: "Denizcilik Bankası için bir dert haline gelen Tarsus gemisinin de satılması düşünülmektedir. Tarsus ve diğer eski gemilerin satılmasını mütekaip şehir hatlarına birkaç gemi, bir de Tarsus'un yerine dış hatlarda çalışabilecek bir yolcu vapuru alınacaktır."[22]

1957 yılında gazetelerde yer alan haberlere göre "Tarsus gemisi artık iç ve dış hatlarda çalışan büyük gemilerin yedeği olarak kullanılacaktır. Bu gemilerden birinde arıza vuku bulduğu takdirde seferleri aksatmamak için Tarsus gemisi servise konacaktır. Ayrıca geminin kısa müddetlere inhisar etmek üzere iç turistik seferlere de tahsisi mevzuu edilmektedir."[23] *Tarsus* İtalyan tezgâhlarında tamir edildikten sonra İstanbul'a döner ve akıbetini beklemeye başlar. Eylül başında boş duracağına, Türkiye'ye misafir olarak gelen Afgan Kralı ile Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ı İzmir'e götürmesi kararlaştırılır.[24] Misafirlerini Mudanya'dan alan *Tarsus* 5 Eylül'de İzmir'e varır. Aralık ayı başında ise geminin bir Fransız firmasına kiralanacağı rivayetleri dolaşır.

1958 yılında *Tarsus*'a verilen ilk görev, Kanada tarafından Türkiye'ye verilen 4 muhribi teslim alacak heyeti Amerika'ya götürmektir. Gemi bunun için 3 Mart tarihinde yola çıkar. Döndükten sonra, 12 Mayıs 1958 günü Beşiktaş önlerinde bir kaza geçirir. Sivas tankeriyle çarpışır ve ardından yeniden İstinye Tersanesi'ne çekilir. Bu kez önemli bir yarası vardır ve tahminen 50 bin liralık bir masraf gerekmektedir. "Hazır yiyici vapur" unvanı Tarsus'un yakasına iyice yapışmıştır. Gemi tersanede onarılırken Denizcilik Bankası tarafından "Cidde'ye hacı taşımak için Kazablanka'da bir şirkete" kiralanır. Endonezya ve Suudi Arabistan arasında çalıştırılacağı ve hacı taşıyacağı gazetelerde haber olarak yer alır.[25] Ama daha sonra kiralayan şirketlerin gemiyi biraz denedikten sonra Denizcilik Bankası'na iade ettiklerini öğreniriz. *Tarsus*'a "hazır yiyici" sıfatı yetmemiş, şimdi de (kafesinde oturup verilen yemleri yiyen o dönemin ünlü filinin adından mülhem) Mohini diye anılmakta-

21 *Milliyet*, 10 Eylül 1955.

22 *Milliyet*, 3 Aralık 1956.

23 *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1957.

24 *Milliyet*, 4 Eylül 1957.

25 *Milliyet*, 25 Nisan ve 26 Mayıs 1958.

dır. Haber "Tarsus vapuru Denizcilik Bankası'nın başına dert oldu" başlığını taşımaktadır.[26] *Tarsus* satışa çıkarılmış, müşteri beklemektedir.

1959 yılında önce *Tarsus*'un Mayıs ayında İstanbul'da yapılacak Avrupa Basketbol Şampiyonası'nda yirmi gün boyunca otel olarak kullanılmak üzere kiralanacağı haberleri çıkar. Ama inceleme yapan organizasyon komitesi, geminin yataklarının basketbolcular için çok kısa olduğunu görür ve bu niyet suya düşer. Ardından Tarsus'un hac seferleri için bu kez Kahire'deki bir seyahat acentasına kiralandığını öğreniriz. "Acenta geminin kirası olarak gündelik 1900 dolar ödeyecektir. Beklemekten dolayı dip saçları çürüyen *Tarsus*'un tamiri için havuzlanması kararlaştırılmıştır."[27] Hac mevsiminde 48 gün boyunca 4 kez Hicaz'a yolcu taşıyan *Tarsus*'un gemi personelinden 11 kişi de hacı olmuştur. Bu arada aşırı sıcaklar nedeniyle yolculardan 100 kadarı vefat etmiştir.[28] Mohini'likten "Hacı Tarsus" unvanına geçen gemimiz temmuz sonunda yeniden bir ay süreyle tersaneye çekilir. "Trablusgarplı hacıların son derece hor kullanışı nedeniyle gemi"nin perişan hale geldiğini gazetelerden öğreniriz.[29] Ekim ayında *Tarsus* açısından bir başka ilginç haberle karşılaşırız: "Amerikan Rum Ortodoks Kilisesi lideri Başpiskopos Germanidis, Maliye Vekili Hasan Polatkan'a 1200 Amerikalı Rum'dan müteşekkil bir turist kafilesinin gelecek yaz Türkiye'yi ziyaret etmek istediğini söylemiştir. Bu ziyaret için Bakan ve yanında bulunan Denizcilik Bankası müdürü *Tarsus* vapurunun tahsis edilmesini uygun görürler.[30] Ama bu haberin arkası gelmez.

Son Amerika seferleri

1960 yılında *Tarsus* 600 bin lira harcanarak yenilenir ve iki yıl müddetle bir yabancı firmaya kiralanır (Fiesta Cruise Lines). 23 Şubat tarihinde Amerika'ya ilk seferini yapmak üzere yola çıkacağı sırada arızalanır ve yeniden İstinye Tersanesi'ne döner. Kısa sürede arıza giderilir ve gemi yola çıkabilir. Bir gün sonra, kazan boruları patladığından *Tarsus* Pire Limanı'nda kalır. Kısa sürede tamirat tamamlanır ve gemi Marsilya'dan Amerika için yolcu almak üzere yola çıkar. *Cumhuriyet* gazetesinde çıkan bu haberlerin hemen ardından Denizcilik Bankası savcılık kanalıyla gazeteye tekzip yollar ve kazan borularının patlamadığını, Pire'de "mahrukat ve kumanyasını ikmal ettiği sırada kazanda randımanı artırmak maksadile yapılan ilaveleri müteakip" ge-

26 *Milliyet*, 8 Aralık 1958.
27 *Milliyet*, 30 Nisan 1959.
28 *Milliyet*, 17 Temmuz 1959.
29 *Milliyet*, 20 Temmuz 1959.
30 *Milliyet*, 7 Ekim 1959.

minin yoluna devam ettiğini duyurur.[31] Nisan ayı başında *Tarsus*'un bu kez Atlantik üzerinde seyrederken makinelerinin arızalandığını ve geminin zorunlu olarak Jamaica'ya uğradığını, daha sonra arızanın giderilerek rotanın tekrar Miami'ye çevrildiğini öğreniriz.[32] Yolcuların bazıları gemiye güvenemeyip Jamaica'da kalmışlardır. Bazı yolcular ise gemiyi kiralayan şirkete tazminat davası açacaklarını belirtirler.[33] Sonunda gemi New York'a varır varmasına ama daha sonra yapacağı üç seferin iptal edilmek zorunda kalındığı ve burada esaslı bir tamire başlanacağı haberlere yansır. Bu arada 27 Mayıs darbesi olur ve *Tarsus*'la ilgili de bir soruşturma başlatılır: "Tarsus vapurunun iki sene müddetle kiraya verilmesini kim istemiştir? Sabık Maliye Vekili Hasan Polatkan gemiyi kiralayan firmaya tamirat maksadı ile kaç liralık döviz tahsisi yapmıştır? Bu kira işinden muhtelif şahısların komisyon aldıkları doğru mudur?"[34]

4 Eylül 1960 tarihinde ise gazetelerde ilginç bir haber yer alır: "190 günden beri çok güç şartlar altında New York ile Avrupa limanları arasında seferler yapan Tarsus yolcu gemisi dün sabah limanımıza 320 İngiliz turisti getirmiştir. Yabancı bir firmaya iki yıl müddetle kiraya verilen Denizcilik Bankası'nın Tarsus yolcu gemisi, fazla para kazanmak düşüncesiyle hiç durmadan çalıştırılmış ve bütün mürettebat gece yatmaya bile vakit bulamadan yabancı turistlere hizmet etmişlerdir. Bir taraftan memleket hasreti, bir taraftan da durmadan çalışan *Tarsus*'un hemen hemen bütün zabitan ve gemicileri vapurdan ayrılmışlar ve yerlerine idare yenilerini vermiştir."[35] 170 personeli değiştirilen *Tarsus*, yeni kaptanı Şinasi Denktaş'ın yönetiminde 3 Eylül günü yine Amerika'ya gitmek üzere yola çıkar.

Ekim ayında *Tarsus* yine tamir için İstinye'ye çekilir. Bu arada "Denizcilik Bankası yetkilileri 2 senelik kira mukavelesinin iptali için teşebbüse geçmişlerdir. Gemi durmadan çalıştırıldığından oldukça yıpranmıştır. Kiracı firma idarecileri de personele kötü muamele etmiş ve birkaç defa mürettebat değiştirildiği halde, yabancı limanlarda gemiyi terk edenler olmuştur."[36] Aralık'ın on üçünde revizyon ve tamirat biter ve *Tarsus* tersaneden çıkarılır. Kiracı firma ile Denizcilik Bankası arasındaki ihtilaf yeni halledilmiştir ve *Tarsus* 16 Aralık tarihinde Amerika'ya gitmek üzere hazırlıklara başlamış, depolarını 400 ton mazotla doldurmuştur.

31 *Cumhuriyet*, 2 Mart 1960.
32 *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1960.
33 *Milliyet*, 14 Nisan 1960.
34 *Milliyet*, 11 Haziran 1960.
35 *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1960.
36 *Milliyet*, 16 Ekim 1960.

Bir geminin ölümü

Kader çok farklı biçimde ortaya çıkar. 14 Aralık sabaha karşı üç sularında Boğaziçi'nde bir Yugoslav tankeri ile bir Yunan tankeri çarpışırlar. Geminin biri benzin, diğeri ise neft yüklüdür. Müthiş bir patlama ve büyük bir yangın Boğaz'ı sarar. Denize dökülen ve alev halinde yayılan akaryakıt, İstinye önünde demirli duran *Tarsus*'a kadar ulaşır. Geminin yeni sürülmüş olan borda boyaları yanmaya başlar. Alevler içindeki Yugoslav tankeri akıntı ve rüzgârın tesiriyle kaza yerinden ayrılıp *Tarsus*'a dayanır. Yirmi dakika süren bu rampa vaziyetinden sonra iki gemi ayrılırsa da, olan olmuş, *Tarsus* tümüyle yanmaya başlamıştır. Yanan geminin, kendini denize atarak kurtaran üçüncü makinisti Tayyar Kuşçu yangını şöyle anlatır:

> Gemide uyuyordum. Birdenbire kapıyı vurarak uyandırdılar. Takribi olarak 150 metre kadar ileriden alevler geliyordu. Kendime gelene kadar alevler kaptan köşkünü sardı, o esnada imdat düdüklerini çaldık. Bir taraftan da filikaları indirdim. Arkadaşların bir kısmı dışarı çıktı. Alevler gemiyi sarmıştı, elbiselerimi çıkartarak gece karanlığında denize atladım. Bir müddet denizde kaldıktan sonra kendimi Raman tankerinin içinde buldum. Deniz Ticaret Mektebi talebeleri elbiselerini verdiler ve üstüme giydim.[37]

Ertesi gün *Tarsus* yanmaya devam eder. Depoları mazotla dolu olduğundan infilak etmesinden korkulmaktadır. Yangını söndürmek için hortumla su sıkıldığından, gemi suların etkisiyle sancak tarafına doğru yan yatar ve bütün pencereleriyle ambarlarından dumanlar yükselir. Artık bir iskelet halini almış olan *Tarsus*, 17 Aralık günü Paşabahçe'ye çekilir ve karaya oturtulur. Yangın için için devam etmektedir. Gazeteler "İskeleti yanarken geminin ambarlarında bulunan iki tona yakın viski ile şampanyanın da mahvolmasından" dem vururlar![38]

1961 yılının Ağustos ayında gazetelerde Denizcilik Bankası'nın bir ilanı çıkar karşımıza: "Yanık Tarsus gemisi enkazı Beykoz önünde olduğu yerde ve bulunduğu durumda satışa çıkarılmıştır.(...) Alakalanmak isteyenlere ilan olunur..." Bir dönemin en debdebeli Amerika seferlerini yapan *Tarsus* bir süre sonra jilet olmak üzere satılacak ve öykümüzün sonu gelecektir.

37 *Cumhuriyet*, 15 Aralık 1960.

38 *Cumhuriyet*, 20 Aralık 1960.

Posta gemileri

OKTAY SÖNMEZ

Yıl 1950. Yüksek Denizcilik Okulu'na giriş imtihanlarını kazanmışız. Üniformamızı titizlikle taşıyor ve bugünlerin deyimi ile havamızı da atıyoruz. Okulumuz Boğaz'ın en güzel konumundaki bir yerinde. Denizle uyuyup denizle uyanıyoruz. Şimdi okul bildiğiniz gibi İTÜ Denizcilik Fakültesi oldu, Tuzla'da. Orada 4-5 yıl hocalık yaptım. Daha doğrusu yeniden öğrenci oldum.

Yıl 1954. Kendimi birden Karadeniz Sürat Postaları'nın bir gemisi "M/S Ordu"nun köprü üstünde, haritaları hazırlarken buluyorum. Mutluyum. Ama, Allah rahmet eylesin bir süvarimiz var. Yanında nefes almaya bile korkuyoruz. Öyle sert, titiz bir adam.

Yıl 1972 gerekli imtihanlarda da başarı gösterip uzakyol kaptanı olmuşuz. Denizlerdeyiz, dünyanın öbür ülkelerindeki insanları tanıyor, dostlar, sevgililer ediniyoruz. Bekleniyoruz. Üç ayda bir bizim için cennet sayılan Kontinant limanlarının ışıklı caddelerinde dansinglerinde, kafelerindeyiz. Mutluyuz ki nasıl...

Yıl 1962, Kutuplar hariç dünyanın hemen görmediğimiz büyük bir limanı kalmamış. Dostluklar büyümüş, gelişmişiz. İşimizin sosyal tarafı güçlenmiş, İngiltere, Fransa, Almanya, Hollanda, Belçika. Şu anda yazarken bile o yılları yaşıyor gibi oluyorum. Ne güzel ne rengarenk günlerdi. Birbirinden güzel, yabancı lisanlarımız ilerlemiş İngilizce yanında Fransızca derken Almancayı da söktürüyoruz. Konuştuklarımıza da Türkçe öğretiyoruz üstelik.

Denizcilik bence dünyanın en güzel ama en çetin mesleği. Mutlu eder. Mutsuz eder. Acı verir. Ama bir bakarsınız o mutluluk içkimizin yudumlarında köpük gibi kaybolur. Müzik, şakalar, şakalaşmalar. Denizci esprileri. Gençtik, sağlıklıydık.

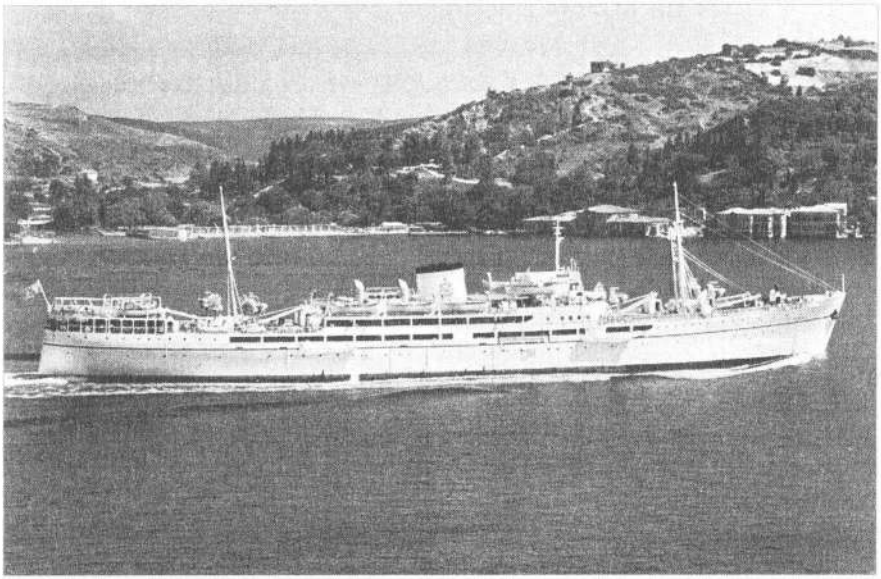
Yolcu gemisi *M/S Ordu* İstanbul-Hopa çalışıyor ve bir haftada seferini tamamlayıp dönüyor. Hepsi bu. Okulda öğrendiklerimizin hemen hiçbirini kullanmaksızın, benim kendi tabirimle "giderken sağa bak, dönerken sola bak" diyerek birkaç ayı öyle geçirdik ve hemen bu tekdüze işten, yolcu gemisinde çalışmaktan bıktım, ne yaptım ettim o zaman yine Denizyolları'na bağlı Şilepçilik İşletmesi'ne başvurdum. Ertesi gün elime bir yazı tutuşturdular. Güverte baş enspektörü imzalamış. O kâğıda "ordino" denilirdi. Bir baktım beni *S/S Ardahan*'a güverte zabiti olarak tayin etmişler. Bir bozuldum, bir bozuldum anlatamam. Gemi değil taka. İşletmenin neredeyse en küçük gemisi. Bir gün sonra bordamızda tamiri bitmiş dev gibi (12.000 DWT) *M/S Çoruh* iki römorkör yedeğinde kalkıp Amerika seferine çıktı. Ben bizim takanın ıssız bir yerinde oturup ağladığımı bugün gibi hatırlıyorum. Ve o gece gene ağlayarak küçücük kamaramda uyuduğumu da...

Şimdi yazımızda biraz geriye gidip başlıktaki konuda bir şeyler söylemek istiyorum. Yani bundan kırk elli yıl önceleri. İşte o günlerde Karadeniz Postası bir gemi seferinin adı değildi sadece. O seferlerin yolcusu olan halkın bir birlikteliği, aynı şartları paylaşmasıydı. Bence, daha ileri gideyim bir kültürdü. Bir yolculuk kültürü. O seferleri yapan gemilerde birinci, ikinci, üçüncü ve güverte sınıfı yolcular seyahat ederlerdi. Elbette ki birbirinden bambaşka şart ve konforlarda.

Birinci mevki yolcu salonuna girerken şöyle bir kendinizi toparlar, bir resepsiyona girer gibi girerdiniz. Yuvarlak büyük masalar etrafında kelli felli Karadeniz kentlerindeki zengin eşrafın ileri gelenleri oturmuş muhabbet ediyor olurlardı. Ya da onların üniversiteye giden çocukları biraz daha uzak köşelerde gruplaşmış, giyim kuşamları da kusursuz. Terbiyeli, şımarık desem olur mu bilmiyorum. Kendi aralarında alçak sesle güler konuşurlardı. Arada bir sesleri, kahkahaları normali aşınca içlerinden biri ekabir masalarına telaşla bakar, sonra dönüp arkadaşlarına "susun lan susun" diye uyarıda bulunurdu. Derken girişte kim bilir kaç dakika ya da saatte süslenip hazırlanmış bir ya da birkaç kadın belirince bütün gözler onlara çevrilir, kadınlar adımlarını şaşırırlardı. Bütün bu ayrıntıları aynen hatırlıyorum şimdi. Çünkü ben bu arka güvertedeki camdan içeriyi seyretmekte olurdum.

İkinci mevki kamaraları yemek ve yolcu salonu ile birlikte geminin kıç tarafında, pervane sesinin kimine rahatsızlık verdiği kimisine de ninni gibi geldiği bölümünde bulunmaktadır.

Üçüncü ve güverte yolcularının hali doğrusu sefaletti. Güvertelerde üst üste kilim battaniye örtüp yatanlar, oturduğu yerde sızıp uyuyanlar vs. Kiminin bileti bile yoktu. Kontrolde olmadık hakarete uğrar bazen görmüşümdür, dayak bile yerlerdi. Fukaralık edebiyatına girişmek istemiyorum. Onun için detaylara girmiyorum.



M/S Ordu.

Gelelim şimdi "Posta Gemileri"nin asıl fonksiyonuna. Bu gemiler bir başka dünyadan gelen yaratıklar gibi gelir sahilden dört beş mil açığa demirlerdi. O zaman rıhtım, liman, mendirek falan gibi yapılar yok. Deniz müsait değilse gemiler hiç durmaz Posta Gemisi uğramadan geçip giderdi. Ama Sinop. Sinop bir cennetti öyle havalarda. Doğal liman. Gemi oraya kapağı attı mı, her şey süt liman. Posta Gemileri, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun gibi Karadeniz kıyılarının belli başlı kentleri için başka bir dünyadan gelmiş yaratıklar gibiydiler. Gazete, PTT'nin tüm geldisi gittisi, o sahillerin bütün ticaret eşyası, kısacası halkın beklediği her şey onlarla gelirdi. Un, tuz, şeker gibi gıda maddeleri o başka dünyadan gelen posta gemileri ile yöre halkına ulaşırdı. Ben de *Çocuk Sesi* dergisini beklerdim kitapçı İhsan Kaya'nın dükkânının önünde. Kısacası posta gemileri onlarca yıl Karadeniz'in dünya ile tek ilişkisiydi. Gemiler ve yöre halkları ilişkinin birbirini bekleyen iki unsuru idiler.

Dergi, mektup, gazete, devası bulunamayan hasta, lise ya da üniversiteye gidecek gençler hep o gemilerle gider gelirdi. Kötü havalar Karadeniz'de bazen günlerce sürer, gemi bulunduğu yerden kıpırdayamazdı bile. Yolcusu içerde, bekleyenleri limanlarda kaderlerine razı bekler dururdu.

Bu kâbuslu anlatıma konu durum güzel havalarda bir eğlenceye dönüşür, küçücük kayıklar, motorlarla gemiyi görmeye gidilirdi. Bu posta gemilerinin getirdiği bir şenlikti. Gemi kalktıktan sonra tekrar limana dönen gemi ziya-

retçisi diyelim – filikalar motorlarla dönenler akşam kahvelerde, meyhanelerde sanki Paris, Londra gibi Avrupa kentlerini görmüşçesine etrafında toplananlara "gemi"yi anlatırlardı. Çıt yok. Dinleyenler kulak kesilirdi.

Özellikle geceleri, hava da elverişli ise açıkta demirli gemi bir ışık cenneti, adeta bir başka dünya gibi gözükür. Tüm kent halkı gemiye gitmeyen bile o zamanlar ünlü Giresun Parkı'ndan bu ışıklı dünyayı seyrederdi. Sonra gemi kalkınca arkasından ağlayanları bile görmüşümdür. Posta gemileri halkın belleğine yerleşmiş bir mutluluktu.

Boğaz'da Yüksek Denizcilik Okulu'nda öğrencilik yıllarımızda Posta gemilerinin Karadeniz'e çıkışı ya da dönüşünde hepimiz –derste bile olsak– her şeyi bırakır gemiyi seyrederdik. İçimiz kıpır kıpır olurdu. Sanki daha o günlerde o gemiye kumanda edermiş gibi heyecanlanırdık. Bu bizim için olduğu gibi aynı şeyi yaşayan Karadeniz kentleri, kasabalarındaki halk için de öyleydi. En azından bir dua okur, el sallarlardı analar, babalar.

Dedim ya posta gemileri en az elli yıl Karadeniz halkı ile içli dışlı bir bekleyişin sevgilileriydi. Yazıyı daha fazla uzatacak imkânımız pek yok gibi. Onları yok edenler onlarla tatlı bir ilişkiyi de yok ettiler. Ama anılarımızda hep taptazeler...

Mavi yolculuğun gayıkları ve teğneleri

RÜŞTÜ TEZCAN

Osmanlı'da ve Türkiye'de Cumhuriyet'in ilk yıllarında denizciliğin tarihine baktığımız zaman ticari denizciliğin, yolcu ve yük taşımacılığının, önceleri genel olarak yabancıların elinde olduğunu görüyoruz. Osmanlı, donanma dışında, denizciliğe pek önem vermiyor gibi. Tek tük özel işletmeler ve 19. yüzyıldan itibaren ismi sürekli değişen resmî bir vapur idaresi var. Ancak bunların kapitülasyonlarla verilen hakları kullanan yabancı işletmeler ile rekabet etmesi çok zor ve sınırlı.

Türkiye Cumhuriyeti ise hemen kuruluş yıllarından itibaren denizciliği ülke kalkınmasının temel taşlarından biri olarak görüyor. Önce Lozan'da bu alandaki kapitülasyonların kaldırılması sağlanıyor, sonra da kabotaj hakları tanımlanarak 1926'da gerekli yasalar çıkartılıyor.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçen vapur sayısı 8-10 kadar; toplam tonaj da 30.000 groston civarında. Büyük bir hızla ikinci el de olsa gemi alımına başlanıyor ve o zamana dek daha ziyade İstanbul ve Marmara ile sınırlı olan yolcu ve yük taşımacılığı tüm kıyılara yayılıyor, Karadeniz'de Rize'ye, Ege'de İzmir'e, Akdeniz'de İskenderun'a kadar uzanan, yolcu-yük-posta taşımacılığı yapılan, düzenli seferler başlıyor. Hatta 20. yüzyılın ortalarında Batı Akdeniz'e kruvaziyer ve feribot seferleri düzenleniyor.

Ancak 20. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde deniz taşımacılığının, özellikle yolcu taşımacılığında, yükseldiği hızla söndüğünü görüyoruz. Özel sektör, yük taşımacılığında büyümeye devam ediyor, uluslararası nakliyatta dünya çapında filolarımız oluşuyor, ancak kamu sektörünün üstlendiği Rize'den İskenderun'a uzanan seferler, Batı Akdeniz'e yapılan kruvaziyer turla-

rı ortadan kalkıyor. Devlet politikaları deniz ve tren yollarının aleyhine kara ve hava yollarının geliştirilmesi doğrultusunda oluşturulunca İstanbul ve Marmara haricinde ülke içindeki deniz taşımacılığı yok oluyor.

Buna karşılık Ege Bölgesi'nin süngerciliği, denizde yolcu ve yük taşımacılığı ve bu faaliyetlerin yapıldığı yöreye özgü gayıkları[1] ile özel bir tarihi var. Ancak bunlar da yüzyılın son çeyreğinde kaybolmak zorunda kalıyor. İşte tam bu tarihlerde 1945'te tohumları atılan ve 60'larda filizlenmeye başlayan çok farklı bir seyahat şekli ortaya çıkıyor. Yapıldığı deniz araçları, gidilen yerler, yapılış şekli, amacı ve felsefesi ile çok yeni ve farklı bir yolculuk bu. 1945'te 9 kişi İzmir'den başlayıp Bodrum'a ve Gökova'ya kadar uzanan bir seyahate çıkıyor. Bu yolculuğu daha sonra 1957'de beş kişi ile tekrarlamak kısmet oluyor. Bu tarihten itibaren de 20'şer 30'ar kişilik gruplarla, birer ikişer tekne ile her yıl yapılarak gelenekselleşiyor.

Halikarnas Balıkçısı'nın yaratıcısı olduğu bu seyahatlere Sabahattin Eyüboğlu da isim babalığı yapıyor. "Mavi Gezi" ve "Mavi Yolculuk" ismi hemen ilk yıllarda konuyor. Zamanla Mavi Yolculuk daha çok yerleşen isim oluyor.

Zamanın bir avuç aydını ile başlayan, yük, balıkçı veya sünger tekneleri ile yapılan Mavi Yolculuğun, günümüzde binlerce yat ile yapıldığını, yerli yabancı on binlerce turistin gezdiğini ve dünya çapında isim yapmış, marka olmuş bir turizm ürünü olduğunu görüyoruz. Dünya turizmi açısından bizim kıyılarımızda ve denizlerimizde doğup büyüdüğü için özgün ve Ege Bölgesi'nin iklimi ve coğrafi koşullarının sağladığı rekabet avantajları ile de eşsiz, benzersiz bir ürün bu.

Mavi Yolculuk başlangıçta, ülke ve dünya turizminin de genelde ilk yıllarında muteber olan kültür turlarının denizde yapılanı gibi. Mavi Yolcular, ilk yıllarda tur boyunca geçtikleri ve ulaştıkları yerlerdeki tarihî, kültürel ve doğal yerleri Balıkçı'nın rehberliğinde geziyor, öğreniyor, hatta karadan gidilemeyen Sedir Adası, Knidos gibi bazı yerleri keşfediyorlar.

Bu yolculuklarda kumanya temini, yemek yapma, bulaşık, genel temizlik işleri yolcuların kendisine ait, nöbetleşe ve imece usulü yapılıyor. Hatta çoğu zaman demir atma, alma, halat bağlama, dümen tutma gibi seyir işlerinde de kaptan ve gemicilere yardımcı olunması gerekiyor. Kumanyanın büyük kısmını tutulacağı varsayılan balıklar oluşturduğu için kaptan ve gemiciler balıkçılıktan anlamıyorsa veya bıktıkları için pek hevesli değillerse de iş yine Mavi Yolculara düşüyor. Konforu ara ki bulasın. Bir tane tuvalet varsa lüks. Çoğu teknenin pis su tankı yok. Temiz su tanklarının kapasiteleri sınırlı, ancak yemeğe içmeye yeterli, öyle denizden her çıktığında duş almak

1 Gayık; Ege'de sandaldan, lüks motoryata, kruvaziyer gemiye kadar her deniz aracına kayık denir. Yöre ağzıyla da söylenince gayık olur. Tekne de yöre ağzıyla teğnedir. Yazıda daha aşina olduğu için genellikle tekne sözcüğünü kullanacağız.

bir yana, her gün duş almak bile çoğu zaman zor. En değerli şey kalıp buzlar, tur sonuna kadar idare etmesi gerek çünkü. Yakıtı da idareli kullanmak gerekir, yakıt tankının kapasitesi de sınırlı. Kamaralar varsa bile güvertede yatmak genelde daha rahat.

Bugün ise klimalı, jeneratörlü, her kabininde duş tuvalet olan tekneler ile yapılıyor Mavi Yolculuklar. Gerek nicelik gerek nitelik olarak çok farklı bir noktaya gelindi. Bu farkları görmek ve değerlendirebilmek için klasik deyişle nereden nereye geldiğimize bakmak gerekiyor.

Ama önce kronolojik sırayla gidelim.

I. perde ve prolog: Mübadele

Ege Bölgesi'nde bugünkü denizciliği geliştiren, hatta süngercilik, tekne yapımı gibi faaliyetleri başlatarak perdeyi açan ve denizciliğin kendi teknelerimizle sürdürülmesini sağlayan 20. yüzyılın ilk yıllarından itibaren başta Girit olmak üzere adalardan gelen göçmenlerdir. Bölgede denizcilik deyince Akdeniz korsanları ve Osmanlı tersaneleri de gelebilir akla. Ancak bunları bugünün denizciliği ve tekneleri ile çok fazla ilişkilendiremeyiz. Bu yüzden hikâyeyi daha çok geriye gitmeden adalardan kaçışlar ve mübadele ile 20. yüzyılın ilk yıllarından başlatmak doğru olur.

Gemiler ve tekneler Ege halkının hayatında önemli bir rol oynamaya mübadele ile başlar. Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılma sürecinde hem Türkiye'den dışarı hem de dışarıdan Türkiye'ye doğru iki yönlü nüfus hareketi vardır. Bu göçler Birinci Dünya Savaşı ve sonrasında Kurtuluş Savaşı boyunca artar. Balkanlarda kurulan yeni devletler, Yunanistan'ın Ege'de ve adalarda nüfusunun ve hâkimiyetinin artması bu göçlerin ana nedenleridir. Yeni kurulan ulus devletlerinin ulusal egemenliklerini güçlendirmesinin yolu nüfusu homojenleştirmek, ülkesindeki yabancıları kovup, topraklarına el koyarak toprak egemenliğini sağlamaktır.

İki tarafta da çok fazla can ve mal kaybına yol açan ilticalar, göçler, Lozan'da 30 Ocak 1923'te imzalanan "Türk-Rum Mübadelesi" anlaşması ile resmî bir kimlik kazanır. Artık Girit, Selanik ve Kavala gibi ana yükleme yerlerinden göçmenleri Türkiye sahillerine getirme işi ivedilikle ve planlı programlı bir şekilde halledilmelidir. Bu, o zamanın koşullarında ancak deniz yolculuğuyla olabilir. Mübadele için "İmar ve İskan Vekaleti" bir ihale açar. İhaleye Ermeni, Yunan, Türk ve İtalyan vapur birlikleri katılır. Ermeni gemileri yeterli görülmez, Yunanlılar hâlâ "düşman"dır. Geriye İtalyanlar ve Türkler kalır. Aciliyet nedeniyle gemileri daha iyi ve hazır durumda olan İtalyanlar ihaleyi alır. Ancak "Türk Vapurcular Birliği" olarak ihaleye katılan Türk işletmelerinin "Seyr-i Sefain İdaresi" ile işbirliği içerisinde, milli

duygular, paranın ülkede kalması gibi motifleri kullanarak yaptıkları baskılar sonucu 1924'te taşımanın Türk gemileri ile yapılmasına karar verilir. Lozan'la kapitülasyonların kaldırılmasına da denk düşer bu tarih.

Mübadele için seçilen gemiler Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlı *Akdeniz, Giresun, Ümid, Bahrı Cedid* ve özel işletmelere ait *Rize, Sakarya, İnönü, Aslan, Trabzon, Ankara, Nilüfer, Türkiye, Hacıpaşa, İstiklal, Timsah* ve *Kartal*'dır. Bu belirtilen gemiler zamanla artar veya eksilir. Ayrıca belirlenen limanlardaki sıkışıklıklar nedeni ile göçmen yükleyip getiren bir geminin bandırasına bakılamaz. Bu şekilde emrivaki ile Yunan gemileri de göçmen taşır. *Arsipogolas* Midillilileri, *Jenutus* Giritlileri Cunda'ya getirir.[2]

Mübadele gemileri daha çok Kavala-Selanik gibi ana karadan aldıkları göçmenleri Marmara ve Kuzey Ege'ye taşır. Ama vapurlarla güneye gelenler de vardır.

Bodrum'un renkli simalarından Dalaveraçiler, Rodos'tan vapurla gelenlerdendir. "Nerede doğdun," diye sorunca "Rados'ta," der, "dedemiz, ninemiz Girit'ten. Ne zaman kesti biçti yaptılar ya Girit'te... O zaman kaçtı dedem Rados'a... Sona dedem Rados'ta ölüyo, ninem bura geldi." Geliş hikâyesini de çok güzel özetler: "Atatürk haber gönderiyo adalara, 1936'da; gelen Türkler gelsin sonadan gelenleri kabul etmem, diye. Ondan sona binen bindi, binen bindi, *San Marko* vapuru, İtalyan. Marmaris, Datça, Bodrum, Fethiye, Kuşadas; annem bura beğendi, bura çıktık."[3] Demek ki göçler 1930'lara kadar devam etmiş.

Ancak bu bölgeye göçler 1900'lerde başlar ve aslolarak küçük teknelerle yapılır. Örneğin Bodrum'un tanınmış isimlerinden İspita (Kıvılcım) ile Hasan (Dinç) ve arkadaşları Mehmet ile Ali mübadele öncesi bir balıkçı teknesiyle kaçarlar Girit'ten. Savaşlar o güne kadar iyi kötü barış içinde yaşayan iki halkı birbirine düşürmeye başlamış, kim nerede çoğunluk ise azınlığa tahakküm etmeye girişmiştir.

Daha çok ailece yapılır göçler. Nalbantakiler de mübadele öncesinde, yüzyılın başında göç edenlerdendir. Mustafa Nalbantoğlu, kardeşleri ve aileleri ile 8-9 günde varır Bodrum'a. Fırtına, sıcak hava, rüzgârsız, dolayısıyla yelkensiz günler, kürek çekmekten su toplayan eller, yağmurlar, açlık, susuzluk, aletsiz edevatsız denizde yön bulma sıkıntısı bu göçlerin tuzu biberidir. Örnekleri çoğaltabiliriz ama şu anekdot bu yolculukların zorluğunu ve göç edenlerin çokluğunu yeterince anlatıyor. Ferya İbram, grubu ile günler son-

2 Mübadele ile ilgili genel bilgiler için; *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, Doç. Dr. Kemal Arı, DTO İzmir Şubesi Yayınları.

3 Dalavere Dalaveraçi'ler Bodrum'un tarihini anlatan her kitapta yer alır. Ancak Baskın Oran Dalavere Mehmet için özel bir kitap yazmıştır. *Dalavera Mehmet'in Bodrum Tarihi*, Baskın Oran, İletişim Yayınları s. /13-14.

ra Bodrum'a ulaştıklarında daha önce göç etmiş olan ve onları karşılayan Ahmet Kaptan'a "Yolda çektiklerimizi anlatsam masal diye dinler herkes, Ahmet Kaptan," demiş. Ahmet Kaptan genel durumu yansıtan bir cevap vermiş: "Bre Feryo, burda o kadar çok var ki aynı senin öyküden. Ha biraz aynı, ha biraz farklı, sonuç aynı."[4]

Mübadillerin Girit'ten geldikleri tekneler de Bodrum'un ilk ticari teknelerinden olurlar.

II. perde: Piyadeler, tirhandiller, guletlerle ne işler beceriliyor?[5]

Bugün bu bölgede turizm ve özel yatçılıkta kullandığımız tirhandiller, guletler, ayna kıçlar geçmişten mirastır bize. Kara ve tren yollarının zafiyeti denizyollarının işlevini artırmış, denizciliğin ve teknelerin gelişmesini sağlamıştır.

Ege Bölgesi'nde teknelerin işlevi ikinci olarak balıkçılık, süngercilik ve nakliyecilikte ortaya çıkar. Bu üç alanın da gelişiminde önemli rol oynayan yerlerden biri Bodrum'dur. O yüzden Bodrum'u örnek alarak anlatabiliriz bu sektörleri. Marmaris, Bozburun, Fethiye gibi diğer sahil kasabalarının denizcilik tarihi de aşağı yukarı aynıdır.

Balıkçılık aslında hiçbir zaman önemli bir denizcilik faaliyeti olmaz Bodrum'da. Cumhuriyet öncesi Bodrum ve civar adalarla sınırlı olarak küçük sandallarla yapılırmış. Cumhuriyet'ten sonra da büyük gelişme yaşanmaz, özellikle mübadele ile gelen Giritli aileler yine küçük sandal ve piyadelerle balıkçılık yapar. Gelişememenin nedeni bellidir: Kara yolunun olmaması, ulaşım sorunları.

Balığı Bodrum'dan uzağa götürmek zaman ister, koruma buzlama imkânları da olmayınca kimse kokma riskini alamaz. Pazar da sınırlıdır, iç bölgelerde balığa rağbet azdır. Yine de yakalanan balık Bodrum dışında eşeklerle, ciplerle yarımadadaki köylere, yakın kasabalara taşınır; hatta ciple Muğla'ya kadar gidilir veya adalar yoluyla Yunanlılara aktarılır.

Ticari balıkçılık gırgır ve trolcülük ile 50'ler ve 60'lardan sonra baş-

4 Mübadele ile ilgili yöresel bilgiler, Ispita, Dalaveraçi, Nalbantaki gibi pek çok göçmenin hikâyeleri için; *Karşı Kıyıdan Bodrum'a*, Belkıs Öztin Koparanoğlu, Altın Kitaplar, s. 309.

5 Tekne çeşitleri: Bugün Mavi Yolculuğun ve özel yatların formlarını üç tipe ayırabiliriz. *Tirhandil* kabaca başı ve kıçı aynı şekilde olan, başta ve kıçta sivrilerek biten teknelerdir. Bölgede gelişen en eski tekne tiplerindendir. Günümüzde azalmakla birlikte hâlâ zarif gövdeleri ile dolaşmaya devam ediyorlar. *Gulet* aslında arına tipine (yelken donanımı) göre yapılan bir tanımlama ise de ülkemizde kıç tarafın daha çok hacim kazanmak amacıyla yuvarlaklaştırılması sonucu oluşan forma dönüşmüştür. *Ayna kıç* da yuvarlak olarak toplanan kıç tarafının yukarıdan aşağı ayna gibi düz veya hafif kavisli kesilmesi ile oluşan formdur. Bunda da amaç özellikle Mavi Yolculuk teknelerinde kıç tarafa yerleştirilen kabinlere daha çok yer kazanmaktır. *Piyade*, 6-8 m. boylarında küçük teknelerdir. Kıçtaki küçük bir aynaları belirgin özelliğidir. Bölgede kullanılan ilk teknelerdendir.

lar. İlk trol teknesi 58'de, aynı zamanda Bodrum'da yapılan ilk gulet olan "*Mustafa*"dır.[6]

Zamanla trataların sayısı artar. Güllük ve Gökova körfezinde çalışan tratalarla tutulan balıklar kamyonla İzmir'e gönderilir. İzmir'e ulaşım kolaylaşınca Yunanistan'la yapılan ticaret biter.

60'lardan itibaren turizmin gelişmesi ile balığa rağbet artar, ancak bu kez de kontrolsüz avcılık nedeni ile bölgede tutulan balık azalır; 90'lardan sonra ancak turistik lokantalara yeter. Deniz balığı mücevher gibi olur. Bu nedenle Bodrum'un bir balık hali de, balık tüccarları da olmaz hiçbir zaman. Ancak balıkçılığın 50'li ve 60'lı yıllardaki kısa parlamasının tekne yapımcılığına yarar sağladığını söyleyebiliriz.

Balıkla karşılaştırınca **sünger** daha dayanıklı bir malzemedir. Kolay taşınır, depolanır ve korunur. Yaşanmış bir hikâye ile anlatırsak, İngilizler savaştan önce parasını peşin vererek dört ton sünger sipariş ederler. Sünger toplanır ancak savaş çıktığı için mallarını alamazlar. Savaş bittikten, aradan yıllar geçtikten sonra gelirler ve depolanıp korunan süngerlerini alırlar. Bu arada 200-300 kilo hafiflemiştir süngerler, ancak iki taraf da bu firenin süngerin zamanla kurumasından kaynaklandığını bilir, İngiliz alıcılar mallarının korunması ve dürüstçe teslim edilmesinden dolayı Bodrumlu süngercilere müteşekkirdir.

Ege yöresinde üç bin yıllık çok uzun bir geçmişi vardır süngerciliğin.[7] Os-

6 Yazıda ismi geçecek olan tüm teknelerle ilgili geniş bilgi Tablo 1'de bulunabilir. Önemlileri için ayrıca dipnotlarına kısa açıklamaklar koyuldu. Mustafa; Şevket ve İbrahim Nalbantoğlu 58'de Ziya Güvendiren'e yaptırır, 22 metre boyunda gulet formundadır.

7 Süngercilik yöntemleri:

Aynacılık: Artık yeni sistemlerle yavaş yavaş yok olmaya başlayan antik çağlardan bugüne dek süregelen aynacı sandalları ile yapılan bir yöntemdir. Aynacı denizin dibini ucunda cam olan uzun bir boru ile tarar, süngeri gördüğü yerde gamaka denilen ucu kancalı demir aleti süngerin üstüne atıp çekerek alır, veya çıplak dalgıç denize atlar ve süngeri toplar.

Gangava (Kangava): İki tarafında demir tekerleği olan yuvarlak bir demir boruya takılı torba ile deniz dibi taranır. Gangava yol yapılırken teknenin yanına bağlandığı için borunun çapı teknenin boyuna göre değişecek şekilde 8-10 m. civarında olabilir. Boruya bağlanan torba 5-6 cm kalınlığında iplerden örülmüş trol gibi balık ağlarından daha geniş gözenekli gözleri 8-10 cm. civarında olan bir ağdır. Torbanın ağzının üst tarafı boruya bağlanır, alt tarafına da 10-12'lik zincir dolanır. Zincir dibi tarar, boru da torbanın ağzının biraz yukarıdan açık durmasını sağlar. Deniz dibinde ne varsa toplanmış olur. Sünger gibi değerli malzeme ayıklanır. Amfora gibi değersiz şeyler de denize atılır. (Evet yanlış duymadınız, o zaman amfora, bugünün naylon torbası kadar sık bulunan, kırık dökük oldukları için işe yaramayan değersiz bir şeydir.)

Forma: Kazan denilen metal başlıklı, demir veya kurşun ayakkabılı özel giysi ile dalgıç dibe iner, hava hortumu ve kılavuz ipi ile tekneye bağlıdır. Tekneden tulumba tarzı pompalarla kazana hava basılır. Kazanda bulunan bir valf ile dalgıç hava miktarını kendisi ayarlar. Hava çok gelirse giysisi şişer ve yükseldikçe basınç azaldığı için giderek hızlanarak yukarıya çıkar ve vurgun yer. Forma çok ağırdır ve hareket kabiliyeti çok sınırlıdır. Buna karşılık giysisini hafif havayla doldurarak deniz dibinde kayadan kayaya atlayabilir, dolayısıyla hava ayarı ustalık ve tecrübe isteyen bir iştir. Bir elinde aposi denilen torbayı taşır, torba iki yarım daireden oluşan ağzı

TABLO 1. Bodrum'un ünlü tarihî tekneleri

İsmi	*Sahibi*	*Tipi*	*Yapım yeri*	*Yapım yılı*	*Ustası*	*Boy*	*Çalıştığı yıllar*	*İşlevi*
Cumhuriyet	Hacı Emin Kaptan	Perema	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	17m.	1900-40	Nakliye, Girit'ten Mübadillerin getirdiği teknelerden
Petras	İbrahim Şakar	Piyade	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	12 m.	1900-30	İnşaat malzemesi nakliyesi, Girit'ten kaçan ilk tekne
Gazi	İbrahim Şükrü	Tirhandil	Yunanistan	1923	Bilinmiyor	28 m.	1923-32	Nakliye
Süngeraltı	Mustafa Denizaslanı	Tirhandil	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	11 m.	1925-40	Süngер - İlk süngер teknesi
Nimet-i Zafer	İbrahim Mustafa ve Mehmet Dikan	Tirhandil	Kos	Bilinmiyor	Bilinmiyor	22 m.	1930-55	Nakliye, İskenderiye'ye kadar gitmiş
Kayar	Sait Denizaslanı	Ayna Kıç	Yunanistan	1930	Bilinmiyor	10,5 m.	1930-49	Nakliye ve depo
Atilla	Ali Cengiz	Tirhandil	Bodrum	1933	Naminin Mehmet Uyar	10,5 m.	1933-55	Çıplak dalgıç, Bodrum'da yapılan ilk Tirhandil
Fedayi	Alanozların Ali	Tirhandil	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	17 m.	1935-50	Nakliye
Hürriyet	Mustafa Esin (Paluko)	Aynacı Sandal	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	8 m.	1935-47	Balıkçı
Çankaya	Sait Denizaslanı	Sandal	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	7 m.	1940-47	Nakliye, ilk Bodrum-Kos günübirlik ticaret yapan teknelerinden
Karakuş	Mehmet Tuğ	Sandal	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	5,5 m.	1940-55	Karaada'ya su ve erzak nakliyesi için
Yatağan	Cevat Şahir Kabaağaçlı (H.B)	Tirhandil	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	7,5 m.	1944-50	Balıkçı
Acar	Salih Cengiz	Tirhandil	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	10,5 m.	1945-65	Yolcu taşıma
Göcek	Ali Cengiz	Piyade	Girit	Bilinmiyor	Bilinmiyor	8 m.	1945-55	Mancorna süngер avcılığı
Vural	Necip Ataman Nejat (Kaptan)	Ayna Kıç	Yunanistan	Bilinmiyor	Bilinmiyor	15 m.	1955-70	Trol ve nakliye
Başaran	Şerif Hüseyin, Fahri Şakar	Çektirme	Karadeniz	Bilinmiyor	Bilinmiyor	13 m.	1955-70	Yük taşıma - Bodrum'dan Antalya'ya ilk turist grubunu götüren tekne
Mustafa	Şevket ve İbrahim Nalbantoğlu	Gulet	Bodrum	1958	Ziya Güvendiren	22 m.	1958-	Trolculuk, ilk gulet
Tımarhane	Tosun Sezer, Baskın Sokullu	Sandal	Ayvasaray	Bilinmiyor	Pamuk Usta	6 m.	1959-70	Süngер, ilk süngерci Balıkadam teknesi
Arap	Ömer Arap	Tirhandil	Bodrum	1960	Ziya Güvendiren	8,5 m.	1960-80	Süngер avcılığı
Aksona	Mehmet Baş	Tirhandil	Bodrum	1962	Ziya Güvendiren	8,5 m.	1962 -	Süngер avcılığı, turizm

manlı döneminde Kalimnoslu kadınların padişahtan süngerciliği yasaklaması için talepte bulundukları söylenir. Çünkü o dönemde dekomprasyon bilinmediği için kocaları ve çocukları vurgun yiyerek telef olmaktadır.

Süngercilik, Türkiye Cumhuriyeti'nde mübadele ile başlar ve bir dönem Ege'nin ve özellikle Bodrum'un en önemli geçim kaynaklarından olur. Bodrum'un ilk gangavacısı Avram Galanti'nin de teyidi ile Gâvur Ali'dir. Kos'tan gelen Mustafa Denizaslanı da ilklerdendir, 1929'da "*Süngeraltı*"[8] teknesi ile başlar süngerciliğe. Onu iki üç yıl sonra "*Akkuş*" teknesi ile İbrahim Doksan izler ve gangava (kangava) teknelerinin sayısı kısa sürede 8-10'u bulur.

Avram Galanti 1945'te ilk baskısı yapılan *Bodrum Tarihi* kitabında 27 adet aynacı sandalı, 30 adet yelkenli, 21 adet motorlu gangava, 11 adet forma, toplam 89 adet sünger kayığı olduğunu yazıyor. Bu teknelerin mürettebat adeti toplam 403'tür.[9] Bodrum'un o tarihlerde erkek nüfusu ise 2519 kişidir.[10] Süngerci sayısına balıkçı ve nakliye teknelerinde çalışanları da eklersek o zamanki Bodrum nüfusuna göre denizcilerin ne kadar ciddi bir orana sahip oldukları görülür.

1957'de İstanbul'dan 6 metrelik tekneleri "*Tımarhane*"[11] ile Can Tosun Sezer ve Baskın Sokullu gelir Bodrum'a. Tosun ve Baskın nargile sistemini süngerciliğe adapte ederler ve balıkadam dönemini başlatırlar.

Bu ilk tekneler yelkenlidir. 50'lerde yelkenlerin yerini motorlar alır. Bu sırada gangavacılık yasaklanır ama Halikarnas Balıkçısı'nın girişimleri ile ya-

olan bir filedir. Bunun ağzını açık bırakıp karavida, ıstakoz gibi geri geri giden hayvanlara önden yaklaşıp ürküterek torbanın içine kaçması sağlanarak çok kolay yakalanır.

Nargile: Formanın modernleştirilmiş şekli denebilir. Dalgıç yine hava hortumu ve kılavuz ipi tekneye bağlıdır. Ancak hava hortumu kafaya geçirilen kazanın yerine bir regülatör ile doğrudan ağzına bağlıdır. Forma dalgıçlığında hava yukarıdan elle çalışan tulumba sistemi ile basılırken nargilede artık pompalı kompresör kullanılmaya başlanır. *Tüplü dalgıç* ile sistem daha da gelişmiş olur, tüp sırtta olduğu için hareket kabiliyeti artar, iki kademeli regülatör sistem ile havanın basınç ayarı otomatikleşir ve kolaylaşır.

Bu bilgiler Gündüz Nalbantoğlu ile yapılan söyleşide verdiği bilgilerden derlenmiştir.

Mancorna: Mancorna sözcüğü çeşitli kaynaklarda sanki aynı anlamı ifade ediyormuş gibi forma dalgıçlığı ile birlikte kullanılıyor, genellikle yan yana yazılıyor. Oysa Gündüz Nalbantoğlu mancornanın derin deniz dalgıçlığı anlamına geldiğini söyleyerek uyardı. Vikisözlükte de sünger avcılığında 45 m.'den derine dalan üst sınıf dalgıçlara verilen ad olarak tarif ediliyor. Muhtemelen ilk forma dalgıçlığı ile bu mesafelere –bu mesafe olmasa da çıplak dalınabilenden daha derinlere– inmek mümkün olduğu için birlikte anılmaya başlanmış.

8 *Süngeraltı*; Tirhandil formunda, Yunanlılardan alınmış ilk sünger teknesi.

9 Avram Galanti Bodrumlu, *Bodrum Tarihi*, BOSAV Yayınları, 1996, s. 67.

10 Bayram Akça, Cumhuriyetin ilk yıllarında Bodrum'un sosyo ekonomik yapısı, *Osmanlılardan Günümüze Her Yönüyle Bodrum Sempozyum Bildirileri*, s. 25. (Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü 1945 Genel Nüfus Sayımı, Ankara, 1949, s. XX).

11 *Tımarhane*: Ayvansaray'da Pamuk Usta tarafından yapılmış 6 m. baş ve kıçı sivri sandal Tosun Sezer ve Baskın Sokullu'nun işleri gelişince 60'ta Mehmet Özyurt 10 m.'lik bir tirhandil olan *Ali Dayı*'yı yaptırır ve Yunanistan'dan da 10 m.'lik *Fok*'u alır. Bu iki tekne de artık motorludur.

sak kaldırılır. Gangavacılığın yanı sıra aynacı sandallarıyla yapılan çıplak dalgıçlık da sürüp gitmektedir.

Forma (Mancorna) dalgıçlığını da yine 30'larda Ali Cengiz getirir. Ali Cengiz, rivayete göre, Türklerin öğrenmesi yasak olduğu için, kendini Rum olarak tanıtır ve Simi'de bir tüccarın yanında 6-7 ay çalışır; işin püf noktalarını öğrenir ve gerekli aletleri satın alıp döner. Önce "*Göcek*"[12] teknesi ile sonra da "Nami'nin Mehmet'e (ilk tekne yapım ustası) yaptırdığı Bodrum'un ilk tirhandili, "*Atilla*"[13] ile Forma (Mancorna) süngerciliğine başlar.

En parlak dönemini 45 ile 65 arasında yaşar süngercilik. Bu dönemde süngercilik yapan tekne sayısı 150 civarına çıkar. Bu aynı zamanda Bodrum'da tekne yapımcılığına büyük katkı demektir. 65'ten sonra bulaşıcı hastalıklar görülmeye başlanır süngerde, bir yandan da suni sünger üretimi gelişmektedir. 1975'te devletin yasaklaması ile de tümüyle biter süngercilik.

Bugün, Aksona Mehmet hâlâ direnen tek süngerci. 50 yıllık denizci geçmişi ile yaşayan bir efsane Mehmet Baş. Aksona ve Aksona Mancorna tekneleri ile bir yandan Mavi Yolculuk yaptırıyor, bir yandan da fırsat ve imkân buldukça Akdeniz'de serbest alanlarda süngerciliği sürdürmeye çalışıyor.

Karayollarının olmaması balıkçılığın tersine *deniz taşımacılığının* gelişmesine yol açar. Deniz taşımacılığı bölgede Cumhuriyet ve mübadele öncesine dek uzanır. Bodrum'da yetişen ürünlerin deniz yoluyla nakliyesi sağlanmaktadır. Ancak bu ticaret Bodrum dışından gelen deniz araçları ile yapılmaktadır. Giritli göçmenler Bodrum'a yerleşince önce bu teknelerde gemici olarak çalışırlar. Zamanla da birer ikişer kendi teknelerini almaya veya yaptırmaya başlarlar. 30'lu yıllarda önce Yunan tekneleri satın alınır, 50'lerden itibaren tekneler bizim ustalarımıza yaptırılmaya başlanır.

Bodrum'un kendi tekneleriyle yaptığı nakliyecilik İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar parlayarak gelişir. Savaştan sonra Yunan adalarıyla ticaretin bitmesi ve Denizyolları'nın Bodrum'u kapsayan düzenli gemi seferleri, nakliyecilerin işini zorlaştırmaya ve geriletmeye başlar.

Adalardan mübadele ile gelen, hikâyelerini anlattığımız aileleri izlemeye devam edelim. Balıkçılık, süngercilik ve nakliyecilik konusunda anlattıklarımızın somut örnekleridir hepsi.

İspita Hasan hamallık ve gemicilikle başlar işe. Bakkal dükkânı açar, süngercilik yapar ve Paluko ile beraber Yunanlı bir kaptandan aldıkları tekne ile İkinci Dünya Savaşı öncesinde belki de İzmir-Antalya arası tekneyle ilk ticareti başlatırlar. İyi de para kazanırlar.

Hasan Dikan ailesi ile süngercilik yapar. "*Atilla*"da çalışırlar. Sonra 22 m.

12 Göcek: Girit yapımı 8 m. Piyade.

13 Atilla; Ali Cengiz'in siparişi ile ilk usta Nami'nin Mehmet Uyar'ın 1933'te yaptığı ilk Bodrum yapımı tirhandil.

boyuyla zamanın büyük teknelerinden "*Nimet-i Zafer*" alınır.[14] İzmir-Bodrum arası yük taşırlar, İskenderiye'ye kadar nakliyecilik yaparlar. Bir keresinde Balıkçı ile Safiye Ayla'yı ve Naci Sadullah'ı bu tekneyle fırtınalar atlatarak İzmir'e götürdüğünü gururla anlatır Hasan Kaptan.

İkinci Dünya Savaşı'nda ordunun emrindedir tekneler. Mesela İzmir'den Fethiye'ye bakkaliye götürürlerken askerîyeden haber gelir. İskenderun'dan gaz, mazot alınıp İzmir'e getirilecek diye. Hasan Kaptan önce Fethiye'ye bakkaliyeyi boşaltır. Oradan Mersin'e gidecek kereste yükler, Mersin'den de İskenderun'a geçer.

İkinci Dünya Savaşı'nda her şeyin vesika ile alındığı yokluk yıllarında yine tekneler yetişir imdada. 10-15 günlük buğday kalmıştır şehirde. Belediye reisi Dr. Mümtaz Ataman Denizli'den 30 ton buğday bulur. Ahmet Nalbantoğlu Denizli'den trenle İzmir'e getirir buğdayı, oradan da Salih Uslu'nun teknesiyle Bodrum'a.

Nimet-i Zafer (Hasan Dikan), Lütfi Celal (Vapora Hüseyin), Vural (Necip Ataman), Lütfü İlahi (Mazlum Kaptan) bu teknelerden akıllarda kalan birkaçı. Denizde kalanı maalesef yok.[15]

Un, şeker gibi İzmir'den toplanan malzeme genelde kamyonlarla Sığacık Limanına kadar getiriliyor ve buradan tekneye yüklenip Bodrum'a taşınıyor. *Lütfü İlahi* 25 m. boyunda 50 ton ağırlığında çoğunlukla Gökova-İzmir arasında yük taşıyan güzel bir örnektir. Dalavere Mehmet bir hikâyesinde batma tehlikesi geçirdiklerini anlatırken teknenin yükünü de sayar.

"Harup (keçi boynuzu) ve incir yüklenerek İzmir'e gidilir. İzmir'den kumaş, un, ortaokul şapkası ve Akçaalana'a (Bugün Turgutreis'in bir beldesi, o tarihte ise asıl yerleşim merkezi) yapılacak cami için kiremit ve dört mezar taşı yüklenir" tekneye.[16]

Bu nakliyeleri yapan tekneler başlangıçta 30'lu yıllarda *Cumhuriyet*, *Kurtuldu*, *Gazi*, *Nimet-i Zafer* gibi hepsi dışardan alınan genelde Yunanistan yapımı teknelerdir. 50'lerden itibaren ise *Vural*, *Lütfullah* gibi Bodrum'da kendi ustalarımızın yaptığı teknelerle devam eder nakliyecilik.[17]

Ancak bölgeye denizyollarının düzenli gemi seferleri başlayınca yavaş yavaş kaybolur bu nakliyecilik. Bu kez kıyıdan bu gemilerle yük ve yolcu taşımacılığı başlar. Liman olmadığı için gemiler kıyıya yanaşamaz, alargada durur, yolcuları ve yükleri gemiye taşımada kullanılır tekneler.

Balıkçılık ve süngercilik ana istihdam ve geçim kaynağıdır yörenin. De-

14 *Nimet-i Zafer*; Dikanların 1930'da Kos'tan aldığı tirhandil. 22 m. boyu ile zamanın büyük teknelerindendir.

15 İsmi geçen teknelerle ilgili geniş bilgi için bkz Tablo 1. Ana kaynak Bodrum Deniz Müzesi

16 *Karşı Kıyılardan Bodrum'a*, s. 132.

17 İsmi geçen teknelerle ilgili geniş bilgi için bkz Tablo 1. Ana kaynak Bodrum Deniz Müzesi.

niz nakliyeciliğinin geçim ve istihdamın yanı sıra bir işlevi daha vardır, aynı zamanda ülke ve dünya ile bağlantısıdır bölgenin, posta da bu teknelerle işler. Savaştan sonra Denizyolları'nın İstanbul-Antalya - İskenderun arası sefer yapan gemileri önce ayda bir, sonra haftada bir Bodrum'a uğramaya başlar.

"Bodrum'un dış dünyayla bağlantısı daha ziyade deniz yoluyla sağlanıyordu. Denizyolları'nın İstanbul ile Antalya arasında işleyen *Cumhuriyet*, *Dumlupınar* ve *Tarı* isimli gemileri onbeş günde ya da ayda bir Bodrum'a uğrar hem yolcu hem yük taşırlardı. Burada birkaç saat kaldıktan sonra yollarına devam ederlerdi. Limana yaklaşan vapur bir eğlence havasında karşılanırdı... Herkes vapur geliyor diye birbirine haber verir ve iskelede toplanırlardı," diye anlatıyor Samim Uslu çocukluk anılarında.[18]

Bu vapurların anlaşılan pek çok işlevi vardır. Yolcu ve yük taşımacılığının yanı sıra vapurların gelişinin değişiklik yaratarak sosyal hayata bir renk kattığını vurguluyor, Uslu.

Bodrum'un ilk turizmcilerinden, neredeyse Turizm Bakanlığından önce 1958'de kurulan Bodrum Tanıtma ve Turizm Derneği'nin kurucularından Rüştü Gür de posta taşımacılığı işlevini şöyle anlatıyor:

> Benim çocukluğumda Bodrum'un yolu yoktu. Bodrum-Milas karayolu 1928 yılında yapılmış ve orada kalmıştı. Mektuplar, hasta reçeteleri atlı posta ile Milas'a gönderilirdi. Bir de vapur geldiğinde Ahmet Hoca postayı sandalla götürüp kaptana teslim ederdi. *Dışarıyla tek bağlantımız denizdi.* Atlarla Bodrum arasında sünger ve canlı hayvan ticareti çok yoğundu. Karakaya ve Nalbantaki firmaları Yunanistan'a büyükbaş hayvan gönderirlerdi... Savaştan önce köylerden incir, badem, harnup, tütün ve diğer tarım ürünleri gelir, limanda teknelere yüklenir İzmir'e, İstanbul'a, Karadeniz'e yollanırdı...[19]

Alıntıda adı geçen Nalbantakiler, Girit'ten ailece tekneyle göç eden Nalbantoğulları. Üçüncü kuşak Gündüz Nalbantoğlu bugün DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı ve Fransa fahri konsolosu. Bodrum'un denizcilik tarihini birinci ağızdan ayrıntılı bir şekilde anlatıyor.

Gemi seferleri başlayınca yolcu taşımacılığı da İstanbul'a kadar uzanıyor. Liseyi Galatasaray'da okuyan Gündüz Nalbantoğlu, İstanbul Erkek Lisesi'nde okuyan ağabeyi Aydın Nalbantoğlu ile okula sıkça bu gemilerle gittiklerini söylüyor. Alternatifi, karadan Bodrum-Milas-Yatağan-Aydın-İzmir-İstanbul yapmak. Bugün inanılmaz geliyor ama sadece Bodrum-Aydın arası Milas ve Yatağan'da gecelemelerle üç gün sürüyor. Sonrası görece kolay, tren yolu ile Aydın-İzmir ve İzmir-İstanbul. Denizden de gemi pek çok limana girdiği, her limanda yük boşaltıldığı ve yüklendiği için kısa sürmüyor

18 Samim Uslu, *Bodrum Çocukluk Anılarım*, Broşür, Bodrum İl Halk Kütüphanesi, s. 10.

19 Rüştü Gür, *Bodrum 1930-1980*, Celsus Yayıncılık, s. 13.

belki ama tek araçla ve bavul taşımadan, karayolunun tozu toprağı çekilmeden yapılmış oluyor.

Bu gemilerin isimlerini de hatırlıyor Gündüz Nalbantoğlu; *Kadeş*, *Sus* ve *Marakaz* hem yolcu hem yük taşıyorlar. Eser Tutel de *Unutulmaz Gemiler* kitabının önsözünde "aradan bunca yıl geçmesine karşın hâlâ hatırlanan pek çok gemimiz var... yıllarca Ege ve Akdeniz'e seferler yapan Denizyolları'nın emektar *Aksu*'ları, *Güneysu*'ları, *Sus*'ları, *Marakaz*'ları," diye sayıyor bu gemilerin isimlerini.[20]

Gündüz Nalbantoğlu mandalinadan önce yörede incir, tütün, meşe palamudu ve keçiboynuzu üretildiğini, bunlardan özellikle incir işlenerek gemilerle İzmir, İstanbul hatta Samsun ve Trabzon'a kadar gönderildiğini belirtiyor. Malın yüklemesi de gemi iskelesi olmadığı için alargada duran gemiye kürekli veya motorlu mavnalarla yapılıyor.

Her bölgenin kendi yetiştirdiği kurnazlığı ile ünlü Nasreddin Hocaları vardır. Gündüz Nalbantoğlu bir anekdot hatırlıyor:

> Bizim o tarihlerde gemi acentemiz de var. Ali Cengiz'in babası (Ali Cengiz; Bodrum'un ünlü süngerci, denizcilerinden) elma, incir gibi meyvelerden çıkarttığı yağları satıyor. Gemiyle malları İzmir'e götürecek, önce eşek fiyatını, sonra da yüklü eşek fiyatını soruyor. Aynı fiyat olduğunu öğrenince bir yüklü eşek bileti alıp gemiye çıkıyor. Kontrol gelince hemen eşeğin üstüne biniyor ve ben eşeğin yüküyüm, diyor.

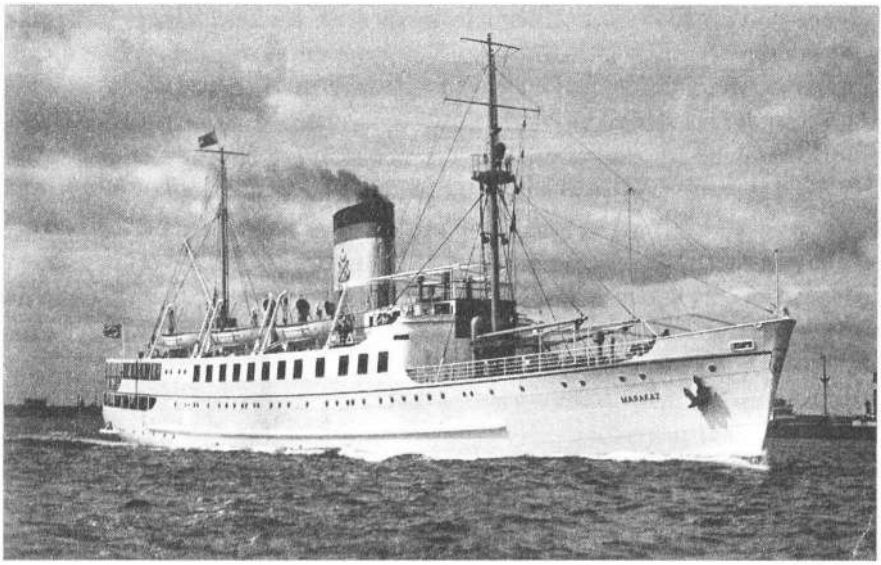
1950'lerden itibaren mandalinacılık gelişmeye başlayınca Karadeniz çektirmeleri ile mandalina nakliyesi başlıyor. "Narenciye köylerde yetişiyor ve hâlâ kara yolu yok. Akdeniz seferi yapan gemiye yüklenebilmesi için narenciye bir iki gün önceden toplanıp kasalanıyor ve develerle köylerden merkeze taşınıyor. Gemi limanlarda geceleyerek gittiği için malın İstanbul'a varması bir hafta bulabiliyor ve mal çürüyor. Bunun üzerine büyük motorlarla Bitez, Ortakent, Yalıkavak gibi yarımadanın dört bir tarafındaki sahillerden doğrudan teknelere yüklenen mandalina İstanbul'a gönderiliyor. Bu çektirmelerin en meşhurları da *Sancaktar* ve *Bayraktar*," diye anımsıyor Gündüz Nalbantoğlu.

Bodrum'un ilk turizmcilerinden, İtalya Fahri Konsolosu[21] Ömer Aras'ın biyografisinde geçen çok ilginç bir bilgi de gulet tipi bir yelkenliyle Bodrum ile Mısır İskenderiye arasında ticaret yapılıyor olması:

---

20 Eser Tutel, *İstanbul'un Unutulmayan Gemileri*, Kitapevi Yayınları, s. 5.

21 Bu da tesadüf mü acaba, turizmin öncülerinden Aras da, Nalbantoğlu da, aynı zamanda fahri konsolos olmuşlar. Şöyle bir nedensellik oluşturulabilir aslında. İlk yıllarda Bodrum'a gelen yabancı turistleri garajdan alıp, ülkesine göre o dili bilen insanların evlerine götürürlermiş. Onlar da çoğu zaman evlerinde misafir eder, ellerinden gelen yardımı yaparlarmış. Gündüz Nalbantoğlu. Galatasaray'da okumuş, Fransızca biliyor, Ömer Aras İstanköy'de İtalyan okulunda okumuş. Muhtemelen bu yardımlarla başlayan ilişkilerin etkisi olmuştur.



Marakaz.

> Bir zamanlar Bodrum yarımadası bağlarıyla ünlüymüş. Bizim bile atalarımızın Sakal Bağı, Köylü Bağı adlarını verdiği bağlarımız vardı. Floksena hastalığı yüzünden hepsi yok oluyor. O zamanlarda (maalesef tarih belirsiz) İstanköylü (Kos) Hacı Emin, İstanköy'den ve bu bağlardan aldığı üzümleri 45-50 metrelik gulet tipi bir tekneyle İskenderiye'ye götürüp satarmış... Hatta Yadigar'ın (eşi) dedesi Hacı Hüseyin de bu gemiyle mal götürüp torbayla altınla dönermiş.[22]

Bugünden bakınca Bodrum-İskenderiye arasında 45-50 metrelik gulet de, bu teknelerle İskenderiye'ye kadar gidip ticaret yapmak da pek inandırıcı gelmeyebilir ama Gündüz Nalbantoğlu da eskilerden yelkenli ile İskenderiye'ye ticaret amacıyla gidildiğini çok dinlemiş. *Nimet-i Zafer*'in de İskenderiye'ye kadar gittiği çeşitli kaynaklarda geçiyor.

Yine bugün Yarımada'da üzümden, üzüm bağlarından bahsetmek çok zor. Sözü edilen tarih belki narenciye öncesi zamanlara, 1900'lerin ilk çeyreğine denk geliyor olabilir. Ayrıca incir ve üzüm üretiminin Yarımada'da çok eskilere uzandığını Evliya Çelebi'den de biliyoruz. Evliya Çelebi *Seyahatname*'sinde Bodrum için "bütün halkın kar ve kazancı üzüm ve incirdir," diyor

Deniz taşımacılığını Adalar, Bodrum yolcu taşımacılığı gibi örneklerle çeşitlendirmek mümkün. Turizmin ilk yıllarında Kos hâlâ Bodrum'dan daha gelişmiş bir kent. "Bizde hastane yok orada var. Buradan İstanköy'e çok has-

22 Hamdi Topçu, *Ömer Aras Bodrum'lu Çiftçi Diplomat*, Bimus Basın Yayın, s. 98.

ta taşıdım. Manyetolu telefonlar vardı o zamanlar. Bekle ki telefon bağlansın da sesini duyurabilirsen derdini anlat. Telefon başında üç gün beklerdik. Ben İstanköy'e telefon etmek için çok turist götürdüm," diye anlatıyor Şerif Öncü, Hamdi Topçuoğlu'na.[23] Şerif Öncü ismi ile müsemma, Bodrum'da denizciliğin öncülerinden. Başka yerlerde de çıkacak karşımıza.

Ticaret dışında Denizyolları'nın İtalya, İspanya,Yunanistan gibi Batı Akdeniz turlarının vapurları Ege limanlarına da uğruyor. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan bu turlar, zamanının lüks gemilerinden sayılan *Akdeniz* ve *Karadeniz* ile devam ediyor. Ömer Aras çocukları ile bilgi ve görgülerini artırmak için 1973'te *Akdeniz* ile yaptıkları bir seyahati anlatıyor. Gemi İstanbul-İskenderun seferi yapmaktadır, ancak Fethiye'de bozulur ve yolcular inmek zorunda kalır. Anlaşılan vapurlar emeklilik öncesi son demlerini iç hatlarda geçirmektedir.

Truva Türkiye'nin ilk yolculu feribotudur, İstanbul-İzmir-Brindizi-Venedik-Pire turları yapar, yaşlanınca da İstanbul-İzmir hattına çekilir. *Ankara* feribotu da yazları İstanbul ve Antalya çıkışlı Venedik turları yapar, kışları da İstanbul-İzmir.

Artık bütün bu hikâye tarih. Kara ve havayollarının gelişimi ile deniz taşımacılığı büyük ölçüde ölüyor. Yolcu ve yükler diğer alternatiflere kaydıkça seferler, turlar ortadan kalkıyor; gemiler yenilenemiyor ve denizyoluyla yapılan yük ve yolcu taşımacılığı sönüyor.

Ancak yolcu taşımacılığının Ege Bölgesi'nde hâlâ canlı olduğu bir alan daha var. Deniz taşımacılığı malum kara ile rekabet edemiyor ama karadan ulaşmanın mümkün olmadığı yerlerde de çok işe yarıyor. Yunan adalarının kendi aralarındaki feribot nakliyesi şapka çıkartacak düzeydedir. Biz de Yunanlılarla, Yunan adaları ile karşılıklı limanlarımız arasında feribot ve deniz otobüslerimiz ile rekabet ediyoruz. Yaz aylarında iki tarafın da tekneleri Kuşadası-Sakız / Ayvalık, Dikili-Midilli / Bodrum, Turgut Reis-Kos / Turgut Reis-Kalimnos / Marmaris-Rodos arasında çalışıyor.

Datça-Bodrum feribotu da tüm Körfez'i dolaşmak yerine Gökova'yı kestirmeden geçmeyi sağladığı için işe yarıyor.

Ama Bodrum-Bardakçı arasında çalışan piyadeler artık işlevinden ziyade nostaljik bir hava sağlıyor. Bodrum'dan Akyarlar-Turgutreis'e düzenlenen deniz dolmuşları fikir olarak herkese çok hoş geldi. Ancak denendiğinde işlemediği görüldü.

---

23 Hamdi Topçuoğlu, *O Bir Öncü: Söyleşiler*, Eğitmen ve yazar Hamdi Topçuoğlu çok önemli bir görev üstlenerek büyük bir boşluğu dolduruyor. Bodrum'un eski, önemli denizcileri ille söyleşiler yaparak anılarının dolayısıyla da yakın tarihimizin kayıt altına alınmasını sağlıyor." Yatlarla Konuşmalar", "Denizcilerle Konuşmalar" başlıkları altında yaptığı söyleşiler Denizciler Derneği'nin "Denizcinin Sesi" ve Doğan Marinanın "Mavi" adlı periyodik dergilerinde yayınlandı. Yakın zamanda kitap olarak da çıkmasını bekliyoruz.

Özetle Ege Bölgesi'nde 20. yüzyıla yayılan tüm bu denizcilik faaliyetleri son çeyrekten itibaren özellikle güneyde yerlerini turizme ve Mavi Yolculuğa terk ediyorlar. Belki de daha doğru bir deyişle Mavi Yolculuğa evriliyorlar. Denizcilik kültürü sünger ve nakliyecilikten Mavi Yolculuğa, yatçılığa ve yat yapımcılığına geçiyor.

III. perde: Kreşendo ve final mavi yolculuk ve yatçılık

Ege'nin nakliye ve sünger teknelerini yolculuk ve gezmek amacıyla ilk kullanan malum Halikarnas Balıkçısı ve arkadaşlarıdır. Balıkçı Mavi Yolculuğun yaratıcısıdır, kurucusudur. Sürgün olarak geldiği Bodrum'da boş durmaz. Bir yandan yörenin kültür ve tarihinden yola çıkarak kitaplarını yazacak ve Mavi Anadolu felsefesini geliştirecektir, bir yandan da yöre halkı ile iç içe yaşayarak Belediye'de bahçıvanlıktan, Gökova'da balıkçılığa yapmadığı iş kalmayacaktır. En çok da denizi, tarihi ve coğrafyası ile Gökova ilgisini çekmektedir belki.

Balıkçı sürgün yıllarında, *Yatağan* adlı sandalı ile önce kendisi dolaşmaya başlar Yarımada'yı ve Gökova'yı. *Yatağan* 7.5 metre bir kayıktır. Motoru yoktur, tek yelken veya kürekle gidilir her yere. Deniz yoldaşı Paluko da (Mustafa Esim) vardır genellikle yanında.

Gökova'nın koyları ve bükleri keşfedildikçe başka insanlarla, dostlarla da paylaşılması gerekir. "Güneye gelin güzelliğin ne demek olduğunu iyice anlayın" çağrısına başta Eyüboğluları (Bedri Rahmi ve Sabahattin) yanıt verir ve ilk ekibi toplarlar. İkinci Dünya Savaşı'nın bittiği taze günler, Birleşmiş Milletler kurulmuş, ülkede çok partili düzene geçiş ve seçim havaları esmeye başlamıştır. Ekibi toplayan M.E.B.'nin ünlü klasikler dizisi için kurulan Tercüme Bürosu şefi Sabahattin Eyüboğlu olunca dönemin yazar ve çizerleri oluşturur ilk Mavi Yolcuları. Ekipte Eyüboğluların yanı sıra öğretmen ve yazar Sabahattin Ali, çevirmen ve yazar Erol Güney, Erol Güney'in arkadaşı ve bacanağı tüccar Benya Rapoport, şair ve yazar Necati Cumalı, denemeci, çevirmen avukat Fuat Ömer Keskinoğlu ve tabii Balıkçı ile Paluko vardır.

Erol Güney ve Sabahattin Eyüboğlu'nun yazılarına göre bu ilk yolculuğun tarihi 1945'tir. Ancak Balıkçı'nın kızı İsmet Kabaağaçlı Noonan 1946 diyor bu tarihe. 45 veya 46, çoğunlukla bilindiği ve söylendiğinin tersine 60'lardan çok önce çıkıldığını görüyoruz ilk Mavi Yolculuğa.

İsmet Kabaağaçlı ile Erol Güney'in arasında başka farklar da var. Erol Güney "Macera" diye hatırlıyor yattan çok balıkçıya benzettiği teknenin ismini. Sabahattin Eyüboğlu da hantal bir yük teknesi diyor. İsmet Kabaağaçlı'ya göre ise teknenin ismi "Karakuş"tur. Hatta Sabahattin Eyüboğlu çiçekli ismini takar önüne ve "Çiçekli Karakuş", olur teknenin ismi.

İsmet Kabaağaçlı teknenin 15 günlüğüne kiralandığını yazıyor. İkişer günde İzmir'den Bodrum'a gidilecek ve geri dönülecek, arada kalan günlerde de Gökova gezilecektir. İzmir-Bodrum arasında gidişte ve dönüşte Balıkçı'nın eşi Hatice, çocukları İsmet, Aliye, Suat, Hatice Hanım'ın kardeşleri Hüsniye ve Hasan'dan oluşan balıkçının ailesi de biner tekneye.

Erol Güney bu ikinci gruptan hiç bahsetmiyor. Hatta Güney'e göre *Macera* gibi bir tekneyle uzun yolculuk yapılamayacağı için ilk yolculuk Bodrum'a kadar yapılacak, oradan geri dönülecektir. Oysa Sabahattin Eyüboğlu Bodrum'dan sonra ilk olarak Knidos'a geçtiklerini oradan kıyı kıyı Gökova'yı dolaştıklarını yazıyor.[24]

İlk Mavi Yolcularımız tarihleri ve gezileri mi karıştırıyorlar, yoksa tıpatıp aynı ekiple iki yıl arka arkaya mı yapılıyor geziler, mevcut yazılı eserlere göre kesin bir yargıya varmak zor. Mavi Yolculuğu yarattıkları için çok şey borçluyuz onlara. Ancak bu konuda bir serzenişte bulunma hakkımız da var sanırım.

Tarihe bu kadar meraklı olan ve önem veren Mavi Yol'un öncüleri kendi yolculuklarına tarih düşürmek konusunda pek de özenli davranmamışlar. İlk yolculukların verilerini, tarihlerini sağlıklı bir şekilde oluşturabilmek için metinlerin, kitapların arasında dedektiflik yapmak gerekiyor. Çoğu zaman da görüldüğü gibi farklı bilgilerle karşılaşıyoruz.[25]

1945 ve/veya 46'daki bu ilk yolculuktan sonra 1950'li yılların sonları, 1960'lı yılların başlarına geliyoruz. Aradaki boşluk nedendir, nasıldır bilinmiyor. Belki ülkenin siyasi ortamı, belki Balıkçı'nın 40'ların sonunda İzmir'e yerleşmiş olması? Belki de geziler sürdü ama yazılı belgeleri yok. Ancak 2012 yılında Bodrum'da Balıkçı'yı anmak için yapılan Mavi Yolculuk panelinde ilk Mavi Yolculardan olan (1961) Cevat Çapan da bu boşluğu teyit etti.

İkinci yolculuk hakkında da devam ediyor karışıklıklar. Tarih yine kesin değil. Bu yolculuğu *Mavi Anadolu*'da anlatıyor Azra Erhat.[26] Her geçişte uğranılan Efes'ten bahsederken, "Prof. Miltner birkaç hafta önce Efes'in 1957 kazılarını kaparken bu yıl çalışmalarını anlattı," diyor. Ne var ki bu yazının sonundaki tarih 1958. Yazıyı mı ertesi yıl yazdı, yoksa Prof. Miltner'in sözleri bir yıl öncesine mi ait, belirsiz. Allahtan yine Azra Erhat'ın "Mavi Yolcu-

24 Konumuzla ilgisi yok ama ilginç bir olay yaşanır bu yolculukta. Bodrum yakınlarında bir motora rastlarlar. Motorda Yunanlı komünist partizanlar vardır, çay ve şeker isterler bizimkilerden. Karşılığında da "biz size ne verebiliriz" deyince küçük bir tabanca istenir ve alınır. "Galiba Sabahattin Ali'ydi" diyor Erol Güney. Sonra sorgulamalar, incelemeler, tenvirat ve tezrifatlarla olay büyür.

25 İlk Mavi Yolculuk için: Bedri Rahmi Eyüboğlu, Erol Güney, *Mavi Yolculuk Defterleri*, T. İş Bankası Yayınları. İsmet Kabaağaç Noonan, *Anılarla Akın Akın*, Bilgi Yayınevi; *Bodrum Sürgünleri*, Hikmet Çetinkaya, Boyut Yayınevi.

26 Azra Erhat, *Mavi Anadolu*, Can Yayınları, 3. baskı, s. 71-115.

luk II" yazısında bir ipucu daha buluyoruz. "Bu geziler 1957 yılından sonra sürekli olarak her yaz yinelenen ve her yaz biraz daha düzenli biçimde daha çok sayıda yolcu ile yapılan geziler olmuştur," diyor.

Azra Erhat'ın ikinci kitabında,[27] "Mavi Yolculuk I" yazısında da tarih yok. Yayıncının mı, yazarın mı ihmali bilmiyoruz. Ama dedektifliğe devam. Bu yolculuğun *Macera* ile yapıldığını biliyoruz. 1962 Mavi Yolcuğunu anlattığı yazısında da "1961'de gezdiren Macera'dan bahsedince", Mavi Yolculuk I'de anlatılan gezinin 1961'de yapıldığını anlıyoruz.

Bu yazın dedektifliği sonucu tarihini 1957 olarak belirlediğimiz ikinci yolculuk da çok ilginç veriler içeriyor. Sabahattin Eyüboğlu, Alev Ebüzziya, Mehmet Eyüboğlu ve Azra Erhat İstanbul'dan uçakla İzmir'e gelirler ve 1957 Eylülü'nde İzmir'den birlikte yola koyulurlar.

Azra Erhat ve Alev Ebüzziya, Mavi Yolculuğun ilk kadınlarıdır ve kadınların ilk Mavi Yolculuğudur bu. Her türlü zorluğa göğüs gereceklerini taahhüt ederek kabul ettirmişlerdir kendilerini. Gerçekten de tüm zorluklara, konforsuzluğuna rağmen kadınlar Mavi Yolculuk tarihinde ilk yolculuklardan itibaren yerlerini almışlardır.

Bu yolculukta hedef, gerekirse aktarmalarla mümkün olduğunca denizden Bodrum'a ulaşmak ve Gökova'ya açılmaktır. Karadan mutat Efes, Milet, Didim, Priene ziyaretleri yapılarak Kuşadası'na gelinir. Akköy'de Güllük Körfezi'ni geçip Torba'ya ulaşacak bir tekne aranır ama nafile, koyda ne bir yelkenli ne de bir sandal vardır.

Sonra tesadüfen Güllük'e mal taşıyacak bir yelkenli ortaya çıkar. Bodrumlu sandalcı 50 liraya grubu Torba'ya götürmeye ancak razı olur. Yelkenle iki üç saat olarak hesaplanan yol rüzgâr olmayınca yarım günü aşar. Akşama doğru varılır Torba'ya. Denizden yaklaşınca Torba'nın kıyısında iki beyaz ev görülür sadece, ama jandarma karakolu ve kahvesi vardır.

"Ötesi orman," der Azra Erhat.

Karakoldan edilen telefonlarla çağrılan cip karanlıkta gelmeye yanaşmaz. İş kalır köylüden zar zor bulunan bir eşeğe. Bavullar ve Azra Erhat eşeğe yüklenir, diğerleri yayan, gece yarısına doğru Bodrum'a varılır. Hikâye çok renkli ve ilk yolculukları anlamak açısından öğretici ama uzatmamak için bir iki enstantane ile yetinelim.

Bir gün yol yorgunluğu atmak, Balıkçı'nın dostları ile muhabbetleri, kumanya hazırlıkları ve en önemlisi sırtı[28] aramakla geçer. Çünkü, on beş ekmek, otuz yumurta, üçer kilo patates-soğan, bir şişe zeytinyağı, bir damacana su, rakı, çay, şeker, kavun, karpuzdan oluşan nevale, tutulacak balığa katık olacaktır aslında. Yoksa aç kalınır. İbrahim Kaptan'ın tırhandili ile üç gün

27 Azra Erhat, *Mavi Yolculuk*, Can Yayınları, 4. baskı, s. 172.

28 Sırtı balık tutmak için kullanılan, teknede giderken kıçtan denize bırakılan bir çeşit oltadır.

üç gece için anlaşılır. Tırhandilde kamara, tuvalet bir yana yatakhane olarak kullanacakları ambara inmek için merdiven bile yoktur. Ne gam, güverteden ambara atlanır, desteklerle çıkılır, battaniyeler perde yapılıp soyunup giyinilecek, yatılacak yerler ayarlanır.

Gökova'nın 66 bükünü gezmek hedeflenmektedir. (Tarihe yazılmış çok önemli bir saptama var burada. 2000'li yıllarda kaç tane koy kaldığına da bakacağız çünkü.)

Ancak üçüncü gün mazot kalmadı, fırtına çıkacak gibi bir sürü gerekçe öne sürerek, Paluko ve Balıkçı ile münakaşalar çıkartarak geri döner İbrahim Kaptan (bu da 90'lı yıllara kadar çok alışılmış bir durumdur. Tecrübeli Mavi Yolcular tekneden çok kaptanı seçer bu yüzden)

Bodrum'a döndükten sonra Kuşadası'na gitmek için bu kez üstü açık bir piyade bulunur. Paluko'nun karısı, ödünç verdiği yatak yorganı da alınca, açıkta tahta üstünde yatılacak, mutfak olmadığı için sıcak yemek pişirilemeyecektir. Kahve için alınan ispirto ocağı da rüzgârdan işe yaramaz. Allahtan piyade biraz yolludur da gece gündüz yol yapıp bir günde varır Kuşadası'na.

Görüldüğü gibi bugünün koşullarına göre epey eziyet dolu bir yolculuktur bu. Ama alınan keyif her şeye rağmen ağır basmaktadır ki, bu yolculuğun sonunda tarihî bir karar verilir. Başkaları da Gökova'ya gitmeli, görmelidir. Bunun için yazılar yazılacak, propaganda yapılacak, isteyen birlikte götürülecektir.

Nitekim sonraki yolculuklarda sayılar 20'leri, 30'ları bulur. 61'i anlatırken "20 kişilik bir grupla Kuşadası'ndan Gökova'ya yola çıktık," der Azra Erhat. Mina Urgan, 1963'teki ilk mavi yolculuğunda 32 kişi olduklarını yazar.[29] Yılda iki-üç sefere çıkar Mavi Yolculuklar. Bunlar, tabii başında Balıkçı, Sabahattin Eyüboğlu, Bedri Rahmi ve/veya Azra Erhat'ın olduğu tarihi yolculuklardır. Her yolculuk yeni grupları, yeni yolculukları doğurur. 70'lerle birlikte çeşitli ve farklı gruplar kurulmaya başlanır. Tekne ve yolcu sayıları geometrik olarak artmaya başlar.

62'deki Mavi Yolculuğun ilginç yanı İstanbul'da tekne bulamamalarıdır. *İlyada*'nın çevirisi yeni yayınlanmıştır, *İlyada*'da anlatılan yerleri görmek ister bu kez Mavi Yolcular. Çanakkale, Edremit, Kazdağları karadan da gidilebilir yerlerdir ama rahat bir yolculuk yapmak için yükleriyle eşyalarıyla İstanbul'dan binmek isterler.

Ama iki ay boyunca aranmasına rağmen İstanbul'da tekne bulunmaz. İstanbullu, Karadenizli taka ve mavna sahipleri, kaptanları Denizcilik Bankası'nın vapurları dururken neden kendilerinin tercih edildiğini anlayamaz bir türlü. Ya çok yüksek, karşılanamaz fiyatlar istenir ya da yük gemisi ile yolcu taşıyamayız diye yasalar, yönetmelikler öne sürülür.

29 Mina Urgan, *Bir Dinozorun Gezileri*, YKY, 28. baskı, s. 61-83.

Yolcu acentelerine danışılır. Onlar da Yunanistan'dan Pire'den istenildiği gibi kotralar, yatlar bulabileceklerini söylerler ama İstanbul'dan, hayır. 60'larda İstanbul'da Türk bayraklı ticari bir yolcu teknesi bulmak mümkün değildir kısacası. "Bizde denizcilik, kotracılık, kabotaj; Moda Koyu ile adalarla sınırlı kalır. Kotra veya yatla deniz gezisine çıkmak ya delilik ya da züppelik sayılır, üstelik bir de casusluk gibi kötü niyetler beslemekle suçlandırırlar sizi," diyor Azra Erhat.[30]

Yine Ege teknelerine ve Ege denizcilerine düşer iş. Geçmiş yıllarda gezdiren teknelere başvurulur. 1958'de gezdiren *Uçarı* da, 61'de gezdiren *Macera* da talip olur. İkisi de teknelerini bu tür geziler için geliştirmiş, düzenlemiştir üstelik. Kuzey Ege'de dolaşılmak istendiği için Ayvalık'ta olan *Uçarı* ile anlaşılır. Ayvalık'tan başlanır yolculuğa Akçay, Assos, Bozcaada, İmroz geçilir yolculuk Çanakkale'de bitirilir.

Burada bir durup Egeli denizcilerin atalarının hakkını vermek gerekir. Yunan adalarından körlemesine ve hadi utanmayalım cahil cesareti ile sandal ve yelkenli ufacık teknelerle gelen denizciler, süngercilik ve nakliyecilik ile denizciliklerini geliştirmişlerdir, ama teknelerde değil modern navigasyon aletleri harita bile yoktur çoğu zaman. İstanbul'dan İskenderiye'ye *Arşipel* ve *Mare Nostrum*'da cirit atarlar.[31] Canlarını riske atarak yaparlar süngercilik ve nakliyeciliği. Mavi Yolculuk ile de Ayvalık'tan Antalya'ya çoğu zaman hiç bilmedikleri denizlere bu cesaretle açılırlar. Bugünün imkânları ve tekneleri ile dahi o uzun yolculuklara çıkacak tekne ve kaptan sayısı azdır.

İlk Mavi Yolcular da Ayvalık, İzmir, Kuşadası gibi hep kuzeyden başlamışlar yolculuklara. Bu yüzden asıl hedef olan Güney Ege koylarına, büklerine daha az zaman kalmış. Ayrıca Kuzey Ege'nin daha sert denizine, dalgasına maruz kalınmış. Nedeni aslında basit. O yıllarda Bodrum'a karadan ulaşmak daha kolay ve kısa değil. Onlar da hep olabildiğince denizi tercih etmişler.

Azra Erhat'ın kitaplarında kısa kısa 1965 ve 1969 daki Mavi Yolculuklardan da bahsedilir.[32] 1965'te artık pek çok kişinin ilk Mavi Yolculuğunu yaptığı meşhur "*Hürriyet*" teknesinin devreye girdiğini görürüz. 65'teki ekibin içinde Can Yücel, Güler Yücel, Sabahattin Eyüboğlu, Melih Cevdet Anday ve tabii Balıkçı vardır.

Balıkçı ekibe bakıp, "Vaz mı geçsek acaba, bu tekne batarsa Türkiye'nin tüm entelektüelleri yok olacak," espirisini yapar.

Mavi Yolculuğu başlatan ve geliştiren tartışmasız zamanın aydınları ve çevreleridir. Ancak koylarımızı ve Mavi Yolculuğu daha o yıllarda keşfeden

30 *Mavi Yolculuk*, *a.g.e.*, s. 111.

31 Arşipel, Ege Denizinin antik ismi, Adalar Denizi anlamına da gelir. Mare Nostrum, Bizim Deniz, Akdeniz'in antik ismi.

32 *Mavi Anadolu*, *a.g.e.*, 1965, s. 185-189; 1969, s. 190-196.

bir grup daha vardır. Türkiye'de yaşayan ve çalışan yabancılar ile onların misafirleri.

İzmir'de NATO'da çalışan Amerikalılar, belki yine o yıllarda İzmir'de rehberlik de yapan Balıkçı'dan duyarak 1960'ta başlarlar Mavi Yolculuklarına. Onların teknesi Şerif Öncü'nün ortağı ve kaptanı olduğu '*Başaran*'dır. *Başaran*[33] ile ilk Bodrum-Antalya yolculuğu gerçekleştirilir ve 65'e kadar *Başaran* ile gezdirilir Amerikalılar.

Şerif Öncü yaşayan efsanelerimizden bir başkasıdır. On yaşında çıkar denize. On altı yaşında üç metrelik teknesi ile liman içinde beş kuruşa turist gezdirir. Yukarıda anlattığımız gibi 55'ten 60'a 8 metrelik ve 8 beygirlik teknesi *Şimşek* ile Bodrum-Kos arası yolcu taşır. Hastaneye hasta, telefon etmeye turist götürür. 60-65 arası *Başaran* ile dolaşır. 65'ten sonra İsviçre Büyükelçisi'nin Ziya Güvendiren'e yaptırdığı tirhandile makinist olur. İstanbul, Rodos dolaşırlar.[34]

Bunların yanı sıra denizcilerin örgütlenmesini sağlamak amacıyla 1970'te Mehmet Bilgin, Cahit Uysal, Necdet Gençtürk gibi arkadaşları ile Denizciler Derneği'ni kurarlar. Yarı resmî meslek odalarını saymazsak, sadece bölge denizcilerinin üye olabildiği bu dernek bugün 2.000'i aşkın üye sayısı ile belki de en kalabalık bölgesel mesleki sivil toplum kuruluşlarından biridir.

Yabancı turistlerle ilgili bir başka örneği de İsmet Kaptan'ın anılarından çıkartıyoruz.

> 1962'de Belçika Balıkadam Kulüpleri Federasyonu'nun yöneticileri, eşleri ve çocukları ile 34 kişi gelirler Bodrum'a. Balıkçılık yapılan *Çakırcalı*, *Başlangıç* ve *Rastgele* piyadeleri hemen boşaltılır, temizlenir ve hazırlanır; 12 gün boyunca Yassıada, Karada civarında dolaşırlar. Belçikalılar film çeker...

Hemen ertesi yıl kulübün başkanı Paul Sobol ve arkadaşları 22 kişi ile yine gelir. İsmet Kaptan meşhur ve artık zengin olan Ali Cengiz'in oğludur. Babasından yalvar yakar dalgıç teknesi olan *Artemis*'i ödünç alır. Bir de *Nesrin* teknesi hazırlanır. Bu kez Side'ye kadar gidilip gelinir. Kırk gün sürer yolculuk ve bir yandan da İsmet Kaptan'ın başrolünde olduğu *Bir Türk Dalgıcının Hayatı* filmi çekilir. *Artemis*'in günlüğü 400, *Nesrin*'inki 200 liradır.[35]

Yerli yabancı Ege kıyılarına akın başlar böylece. Ancak iş büyüdükçe so-

33 *Başaran* ile Karadeniz'li üç ortak çektirme Bodrum'a kadar gelir. Ancak Bodrum'da bir anlaşmazlık sonucu tekne satılır. Tekneyi Şerif ve Hüseyin Öncü ile Fahri Şakar ortaklaşa alır. *Başaran* 13 m., Karadeniz yapımı bir çektirmedir

34 Hamdi Topçuoğlu, *O Bir Öncü*, bkz., not. 23.

35 Hamdi Topçuoğlu, *Neptün, Yatlarla Konuşmalar*, bkz., not. 23.

runlar da ortaya çıkar. 1969'da Bodrum'da yeni liman başkanı kamarası yok diye teknelerine çıkış izni vermez Mavi Yolcuların. Mavi Yolculuğu başlatan, hiçbir konfora tenezzül etmeden sürdürenlerin çok ağrına gider bu.

> Evet, Bodrum aldı yürüdü. Gelgelelim bir gölge düşmüş Bodrum'un Mavi Yolculuk merkezi olan limanına. Liman Reisi, yakışıklı, aydın yüzlü genç bir denizci; kotracılığı en yeni ve uygar kurallara göre kalkındırmak istiyor Bodrum'da. Bir kotra ve yat limanı yapılıyor, bunun için limanının büyük bir parçasının doldurulması bir yana, Bodrum'a gelip çıkan gemilerin her bakımdan teçhizatlı olması şart koşuluyor. Turist gezdirecek kotraların aldıkları turist kadar yatacak yerleri bulunacakmış. Bu ne demektir, tirhandillerin, piyadelerin ambarlarında ranzalar yapılması, bu yüzden de açık güvertelerin çamaşır dolaplarına benzer kat kat tahtadan yapılarla kapatılması. Hoş, Bodrum'da dayalı döşeli, lüks yatlar da var; yelkenli, motorlu salonlu, kamaralı, her şeyleri ateş pahasına dışarıdan gelme. Ama onlar zenginlere özgü, üç-beş komprador gezdirebilirler, günde yüz-yüzelli dolara kiralanırlar. Ama öyle lüks koşullar içinde Mavi Yolculuk olur mu?
>
> Nitekim Rodos'tan, Pire'den öylesi yatlar gelir bizim kıyılara, iki-üç milyoneri, bir-iki sinema yıldızını gezdirmeye yarayan bu teknelerin insanları karaya çıkmazlar bile, deniz kayağı yapar, köpükler arasında dolanıp giderler. Liman reisi bizim '*Hürriyet*'i beğenmedi; ranzaları, yatakları yok diye. Bizim ranzada yatmadığımızı, güvertede şişirilmiş şilteler üstünde yıldızlara baka baka gecelediğimizi anlatmaya çalıştık, canım geniş güvertemizde halka olup konuşmaktan, türküler söylemekten hoşlandığımızı söyledik, güvertesinde fırıldaklar dönen '*Hürriyet*'imize dokunulmamasını, deniz üstünde yüzen o kara dolaplara benzetilmemesini yalvardık, anlatamadık. Bize çıkış izni vermedi Liman Reisi ve biz öğretmenler, sanatçılar, yazarlar, şairlerden meydana gelen Mavi Yolcular, biz ki mavi yolculuğu yoktan var ettik ve Ege kıyılarında turizmin açılmasına öncü olduk, biz koca kumanyamızı limana dökmek ve lüks bir yat tutup Bodrum'dan ayrılmak zorunda bırakıldık. Oldu mu bu, Liman Reis? İyi bir yöneticinin ödevi kuralları anlamak, yorumlamak ve koşullara göre uygulamaktır. Dürüstlüğüne, iyi niyetine yüzde yüz inandığım Bodrum Liman Reisi'nin; bundan böyle Mavi Yolculuk teknelerinin evsafı üstünde düşünüp herkesi memnun edecek bir hal çaresi bulacağına eminim.[36]

İyimser bitirmiş Azra Erhat. Oysa bugün gelinen nokta çok daha vahim. Mavi Yolculuğu hiç tanımayan, yatları hiç bilmeyen bürokratlar tarafından kaliteyi geliştireceğiz, diye konulan kurallar iyi niyetli olsa bile yanlış, hatta bazen komik bile oluyor.

36 *Mavi Anadolu*, *a.g.e.*, s. 193.

2009 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından oluşturulan Deniz Turizmi Yönetmeliği yayınlandı. Yönetmelik aslında sektörün temsilcisi olan oda ve derneklerle diyalog içerisinde gerçekleştirildi. Ancak yayınlandığında gördük ki sektörün işleyişi, özgün yanları hiç anlatılamamış. Yönetmelikle ticari yatlara

1. tuvalet masası ve tuvalet aynası
2. temizlik kiti
3. lombozlarda perde
4. bulaşık makinesi, çamaşır makinesi ve klima gibi şartlar koşulmuş.[37]

Yönetmelik yayınlanınca gördük ki hiç yat görmemiş, yatla dolaşmamış bürokratlara kamaraların lombozları dışarıya baktığı için kimsenin denizden gelip kamara içine bakamayacağı, standart teknelere tuvalet masası sığdırılamayacağı, yönetmelik düzeyinde bir belgede standart koyma adına perde, temizlik kiti, ayna gibi basit, tali konulardan bahsedilmesinin yanlış olduğu anlatılamamış.

Teknelerin otel olmadığı, klima, çamaşır, bulaşık makinası gibi gereçlerin konabilmesi için elektrik ve su donanımlarının bunlara göre düzenlenmesi gereği, enerji akülerle sağlandığı için ayrıca yüksek kapasiteli jeneratör ihtiyacı doğacağı, bunların maliyete ve dolayısıyla fiyatlara yansıyacağı hep tartışıldı. Çoğu klasik Mavi Yolcu'nun gürültü ve enerji sorunu yüzünden klima istemediği açıklandı.

Ancak bu yaklaşımın teknelerin ve dolayısıyla da müşterilerin tektipleştirilmesine yol açacağını, gençlerin, aydınların belki de Mavi Yolculuk yapamaz hale geleceğini anlatamadık. Bu şekilde teknelerin standartları ve fiyatları zenginleşirken Mavi Yolcuların çeşitliliğinin azalacağı, Mavi Yolculuğun fakirleşeceğini anlatmak da mümkün olmadı.

Farklı müşteri profillerine hizmet verebilmek, müşteri çeşitliliğini ve zenginliğini koruyabilmek için en basitinden en lüksüne farklı kategorilerde tekne olmasının gereği ve önemi kavranamadı maalesef. Ancak sektörden gelen tepkiler sonucu bu maddeler bir tebliğ ile isteğe bağlı hale getirilerek şimdilik durum kurtarıldı. Bakış açısı değişmediği sürece yarın ne getirecek bilmiyoruz.

Ancak Mavi Yolculuğun kendisi, ihtiyaçlar ve talepler doğrultusunda zaten kendiliğinden çok ciddi boyutlarda değişiyor gelişiyor. Eksileri de var bu değişimin, ancak artılardan başlayalım önce.

Artık biliyoruz, 1960'larda hiç kamaralı, tuvaletli v.s. yat yoktu ortada, sünger ve nakliye tekneleri ile birer ikişer gezi ile başladı yolculuklar, değişim de bu teknelere kabin tuvalet v.s. ekleyerek başladı.

2012 yılına geldiğimizde yat işletmeciliği yapan firma ve şahıs sayısı 478.

37 Deniz Turizmi Yönetmeliği, Kültür ve Turizm Bakanlığı.

Yat sayısı 1071 ve yatak kapasitesi 10.948'e çıkıyor. Artık Mavi Yolculuk yaptırmak için Turizm Bakanlığı'ndan "Yat İşletme Belgesi" alınması gerekiyor. Dolayısı ile bunlar belgeli işletme ve yatların sayısı. Hâlâ belge almayan veya kaçak çalışan tekneleri de hesaba katmak için bir % 10 eklenebilir bu sayıya.

1.071 yat mürettebatlı kiralanan teknelerin sayısı. Ayrıca 1.069 adet de yine bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı işletmeler var. Bunlar da çoğunlukla mürettebatsız kiralanan, bareboat da denilen yelkenli, fiber tekneler. Bunların kapasitesi de 5.923 yatak.[38]

Özetle 17.000 yatak kapasiteli 2.000 yatlık bir ticari filodan bahsediyoruz. Bu ahşap teknelerde dünyanın en büyük ticari yat filosuna sahibiz demek oluyor.

"Mavi Yolculuk" sayısını başka bir deyişle bir sezon boyunca yapılan tur sayısını bulmak için tek tek tüm limanlardan alınan çıkış sayılarına bakmak gerek. Bunun yerine kaba bir hesapla yuvarlak bir rakama ulaşabiliriz. Toplam 2.000'den fazla ticari tekne var demiştik. Eskiden 6 ay çalışılır, 20-25 tur yapılırdı. Şimdi tekne sayısı çok arttığı ve koylar azaldığı için teknelerin yaptığı tur sayıları da azalıyor. Tekne başına ortalama 10 turdan hesaplarsak sezon boyunca minimum 20.000 tur yapılıyor demektir. Unutmayalım bu turlara özel teknelerin turları, gezintileri dahil değil.

Nitekim Bodrum Liman Başkanlığı'nın özel yatları da kapsayan verilerine göre 2010 yılında yalnız Bodrum ve Turgutreis'ten 10.000'in üstünde çıkış yapıldığını görüyoruz.[39] Marmaris, Fethiye, Göcek, Antalya gibi diğer limanlardan da çıkış yapıldığını düşünürsek bu rakamın gerçek boyutu ortaya çıkar.

Yolcu sayıları konusunda fikir sahibi olmak için de Turizm Bakanlığı'nın istatistiklerine bakabiliriz. Bakanlığın turistlerin milliyetlerine ve hudut kapılarına göre dağılımı tablosuna baktığımızda (Ek 2) deniz limanlarına (Bodrum, Marmaris, Bozburun, Mantarburnu, Fethiye, Datça, Güllük, Turgutreis, Yalıkavak) giriş yapan turist sayısı 544.156. Bunlar 45 farklı ülkeden gelen yabancı turistler. Adalardan yapılan günübirlik girişler de bu rakamın

38 Kültür ve Turizm Bakanlığı istatistikleri.

39

	Ticari	Özel	Toplam
Bodrum Türk bayraklı	3.785	1.414	
Yabancı bayraklı	1.414	977	
	5.199	+ 2.391	= 7.590
Turgutreis Türk bayraklı	2.898	5	
Yabancı bayraklı	91	134	
	2.139	139	= 3.128
Genel toplam	8.188	+ 2.530	= 10.718

içinde olduğu için hepsini Mavi Yolcu olarak kabul edemeyiz. Buna karşılık Dalaman ve Bodrum havalimanlarından giriş yapan 2.469.789 turistin %10-20'sinin Mavi Yolculuğa çıktığını söyleyebiliriz. Ayrıca bu rakamlara yine kara ve hava yolları ile gelip Mavi Yolculuğa çıkan Türkler de dahil değil.

Çok fazla istatistiğe boğulduk galiba. Ancak bu rakamlar Mavi Yolculuğun ve yatçılığın bu günkü boyutlarını gösteriyor bize:

Kısaca, binlerce ticari yat, onbinlerce tur ve yüzbinlerce yolcu...

Nerede dolaşıyor, nereye dağılıyor bu kadar çok tekne? Ana limanlar Bodrum, Marmaris, Fethiye, Göcek ve Antalya. Bodrum ve Turgutreis'den çıkış yapan tekneler çoğunlukla Gökova olmak üzere Arşipel'e (İstanköy, Kalimnos gibi adaları kapsayan adalar denizi), Knidos üzerinden Hisarönü'ne açılıyor demektir. Marmaris'ten çıkan tekneler ağırlıkla kuzeye Hisarönü Körfezi'ne veya güneye Ekincik Ölüdeniz'e iner. Fethiye ve Göcek limanları da önemli çıkış/varış noktalarıdır.

Fethiye'den Yediburunlar'ı geçmeyi göze alan tekneler Kekova, Kaş, Kalkan yaparlar. Ya da Antalya-Kemer'den kalkıp Finike üzerinden Kekova'ya gelinir.

Sıkı bir Mavi Yolcu bu noktaların hepsini birkaç kez tavaf etmiştir. Onlara yeni yerler bulmak gerekir. O zaman da Bodrum veya Marmaris'ten Dodokanes Adaları'na gidilir. Dodokanes'in Kuzey (Kos, Kalimnos, Leros, Lipsi) ve Güney (Rodos, Simi) alternatifleri vardır. Bunlar da kesmiyorsa biraz daha zaman ayırıp Santorini, Lesbos yapılır veya kuzeye Kuşadası, Ayvalık tarafına uzanılır.

Geçmişte kuzeyden Ayvalık, İzmir'den başlayan ve asıl Gökova'yı hedefleyen Mavi Yolculuklar artık rota ve program açısından büyük bir zenginliğe sahiptir. Artık Bodrum'dan Antalya'ya kadar Yunan adaları dahil Ege ve Akdeniz, yatlarımızın cirit attığı denizler.

Buna karşılık, Kuşadası ve Güllük Körfezi gibi bazı kıyı ve koylarımızı yoğun yapılaşma ve balık çiftlikleri nedeni ile yatçılık açısından kaybettik. Yapılaşma ve balık çiftlikleri de olacak tabii, önemli olan sürdürülebilirliği esas alan bir stratejik planlama ile hepsinin birbirine girmesini engelleyebilmek, koruma-kullanma dengesini gözeterek kıyı ve koyların planlı kullanımını sağlamak.

Artık binlerce yatlık, ahşap yatlarda dünya birincisi olan bir filodan bahsediyoruz. Peki bu tekneler nerelerde yapıldı? Çok büyük çoğunluğu Ege Bölgesi'ndeki tersanelerde. Başta Bodrum olmak üzere Marmaris, Bozburun, Fethiye ve Antalya'da yatçılıkla paralel olarak yat yapımı ve bakım onarım sektörü de gelişmiştir. Sadece Bodrum İçmeler'de 30'dan fazla tersane vardır. Bu noktaya da tek bir ustadan başlayarak geldiğimizi görmek ilginçtir.

Yine Girit kökenlilerle başlar hikâye. Nami'nin Mehmet, önce kendisine

bir tekne yapmaya başlar ama babası beğenmez tekneyi. Bunun üzerine tekne yapımcılığını öğrenmek üzere Kalimnos'a gider. Ancak Yunan ustalar ona iş vermez. Uzaktan uzaktan izler ve öğrenmeye çalışır. Türkiye'ye dönünce ilk yaptığı tekne bu kez beğenilir. Ali Cengiz ilk siparişi verir.

Görüldüğü gibi Ali Cengiz Bodrum'un öncü girişimcilerindendir.[40]

Böylece Bodrum'un ilk teknesi "*Atilla*" ilk ustası Nami'nin Mehmet tarafından yapılır. Sonra Nami'nin Mehmet'in yanında çıraklıkla başlayan Ziya Güvendiren gelir. Ziya Usta da Bodrum'un ilk guleti olan "*Mustafa*"yı yapar. Ziya Usta daha sonra Bodrum'un tekne yapım ustası olacak çırakları ile pek çok tekne inşa eder.

Ziya Güvendiren, İsviçre Büyükelçisi'ne yaptığı yatla yurtdışında da ismini duyurur. Mehmet Özyurt, Çolak Erol (Ağan), Mercan Mehmet (Nalbantoğlu), Mustafa, Engin ve Ali Kemal Denizaslanı, Ziya Tümay gibi Bodrum'un ünlü üçüncü kuşak ustaları onun kalfalarıdır. Bu kuşak, oğulları ve yetiştirdikleri ustalar ile birlikte tekne yapımcılığını bugünün guletlerine, megayatlarına ulaştıran kuşaktır.

Aslında Bodrum'da bugünkü Marina'nın hemen arkası olan yer 18. yüzyılın başlarına dek Osmanlı tersanesidir. Vakanüvisler burada yapılan kalyonlardan söz etmektedir. Ancak bu tersane ile 20. yüzyılda başlayıp gelişen sivil tekne yapımcılığı arasında bir bağ kurmak zor.

Yat yapımcılığında Ege Bölgesi'nin dışında İstanbul, Antalya ve Karadeniz'in Amasra bölgesini de saymak gerekir, ama ana gelişim turizm sektörü ile imalat sektörünün birbirini tetiklemesi, ivmelendirmesi ile önce bu bölgede olmuştur. Son üç-beş yıldır dünya ekonomisinde oluşan resesyon nedeni ile azalsa da ciddi bir ihracat yapıldı. Bir yandan Mavi Yolculuğu kendi ülkelerinde yerleştirmeye çalışan Yunanistan ve Hırvatistan, hem yeni yat yaptırdı hem de ikinci el tekne aldı. Bir yandan da özel yat meraklılarının milyon dolarlık siparişleri inşa edildi.

Gerek iç gerek dış talep kaliteyi de artırdı. Tekneler sadece niceliksel olarak artmadı, niteliksel olarak da büyüdüler ve konforları gelişti. 60'larda 10-15 m. teknelerle başlayan Mavi Yolculuklar 80'lerde 20 m.'nin üstünde 2000'lerde de 30 m'nin üstüne çıktı. 70'li ve 80'li yıllarda tekne büyüklüğüne göre 4-6 kamara, mutfak, birer tuvalet standart oldu.

90'lardan itibaren de kamara sayıları 8-10'a çıktı. Her kamarada duş-tuvalet şart oldu. Teknelere klima ve jeneratörler eklendi. Bu arada teknenin güvertesinde jakuzili havuz olan garip uygulamalar da yok değil.

2000'li yıllarda da delüks denilen 30 m. üstü, master kabinlerden oluşan

40 Ali Cengiz de hakkında kitap yazılmış ünlülerinden Bodrum'un. Dalavera Mehmet'i Bodrum'un ilk proleterlerinden sayabiliriz. Buna karşılık Ali Cengiz de ilk girişimcilerdendir. Selçuk Erez *İstanköyaltı Bodrum*'da onu anlatır. Selçuk Erez, Bilgi Yayınevi, 1996.

düşük kamara sayılı, çok personelli tekneler devreye girdi. Ana malzeme olarak klasik yatlarda ahşap kullanılırken artık alüminyum, sac, fiber gibi yeni malzemeler ve yapım teknikleri uygulanmaya başladı.

Bütün bu gelişmeleri sağlayan rağbeti ve rakipsizliği getiren bir yandan da bölgenin coğrafyası, doğası ve iklimidir: Dantel gibi uzanan koylar, bükler doğal güzelliklerinin, bakirliklerinin yanı sıra her türlü havaya ve rüzgâra göre korunma ve demirleme imkânı sağlar, körfezlerdeki denizimiz her şeye rağmen hâlâ Akdeniz'in en temiz denizidir, Akdeniz iklimi her ülkenin insanına göre değişik aylarda cazip gelmektedir. Ancak bizi rakipsiz kılan bu avantajları yitirmek üzereyiz.

Koylarımızdan başlayalım önce. Biz bu koylarımızın değerini bilmiyoruz, anlatamıyoruz da. Azra Erhat'ı dinleyelim belki daha etkili olur.

> Büke koy demek doğru olmaz, koy yuvarlak bir girintidir, bük öyle mi? Denizin yüzlerce binlerce küçük koy meydana getirerek toprağın koynuna yaprak yaprak girip çıktığını düşünün, öyle ki bu koylardan birine girdiniz mi artık bitti son geldi dersiniz de 5 kulaç ötede bir koy, bir koy daha açılır gözlerinize.[41]

Özel ve ticari yatçılık ile deniz turizmi artık turizmin ve ülke ekonomisinin içindeki payı ile ciddi bir yer tutuyor. Sürdürülebilirlik açısından yatçılık ve Mavi Yolculuk korumamız, kollamamız gereken alanlardır. Çünkü koyları, kıyıları işgal etmeden sadece geçici olarak kullanan, doğaya, denize ve tarihi değerlere kendi varlığını korumak için sahip çıkan kişilerdir denizciler ve Mavi Yolcular (hiç kimse kendi bahçesine, evinin içine pislemez). Ancak nüfusun yoğunlaşması, turizmin otelcilik ve kitle turizmi doğrultusunda gelişmesi bu sürdürülebilirliği tehdit ediyor. Aslında tehdit lafı yetersiz, giderek yok ediyor.

Bodrum Deniz Ticaret Odası'nın 2005 yılında yaptığı çok ciddi bir çalışma var. Çanakkale Bababurnu'ndan başlayıp Antalya Faselis'e kadar koylar tek tek incelenmiş ve Ege'nin koy envanteri çıkartılmış.[42]

Bu araştırma sonucu Ege ve Akdeniz kıyılarımızda coğrafi konumlarına göre yatçılığa uygun 239 koy saptanmış. Bu koyların toplam kapasitesi, yani barınabilecek yat sayısı da 4002. Ancak bu 239 koyun sadece 98 tanesinin tam anlamıyla kullanılabildiği görülmüş. Yoğun yapılaşma, balık çiftlikleri gibi nedenlerle 43 tanesi yatçılık açısından kaybedilmiş durumda. 98 tanesi de ciddi risk altında.

Sadece Gökova'da 66 bükten bahsediyordu Azra Erhat ve Balıkçı. Bu araştırmada Bodrum Liman'ından Karaada'nın koyları dahil Mersinciğe (Göko-

41 *Mavi Anadolu*, *a.g.e.*, s. 108.

42 DTO Bodrum Şubesi: Koylar, Turizm ve Kıyı Kullanımı, Çanakkale-Antalya arası köy envanteri çalışması.

va'nın güneybatı ucu) kadar 55 koy ve bük belirlenmiş. Bunların 8'ine tatil köyü yapıldığı için yatlar giremiyor; 16'sı da risk altında. Kullanılabilen 31 koyun 9'u da günlük gezi tekneleri ile ortak kullanılıyor. Kısaca Gökova'da Mavi Yolculuk için kullanılabilecek koy sayısı 20'ye, barınabilecek yat kapasitesi 608'den 280'e düşmüş durumda.

Şimdi tam da şu gerçeği vurgulamanın zamanı: Kamu ve denizciliği bilmeyen özel sektör tarafından yat kapasiteleri deyince genelde marinaların yat kapasiteleri anlaşılıyor ve hesap ediliyor. Oysa koylarımızın da bir kapasitesi var. Ve asıl yerli ve yabancı yatçılar, denizciler bir ülkeye, bir bölgeye marinaları için değil, bakir doğal koyları için gider. Marinalar çok önemli; teknelerin barınakları, ikmal, bakım, kışlama yerleri. Ancak yatçı kendi ülkesinde bol bol bulunan marinalara göre değil, koylarda, gezeceği ve yelken yapacağı yerlerdeki barınma imkânlarına, denizin temizliğine göre tercihini yapar.

Mavi Yolculuk açısından ise durum daha da vahim. Koylarımız azaldığı ve bittiği anda Mavi Yolculuk da bitmiş olacak.

İkinci olumsuz gelişme de teknelerin, kalitesini artıracağız derken beş yıldızlı yüzen otel haline getirilmesidir. Mavi Yolculuğun felsefesinin, içeriğinin kaybolmasıdır. Birkaç gün süren uzun bir deniz yolculuğu yapmak otomobil, tren veya uçakla bir yere gitmeye benzemez. Bunlarla da geçerken doğayı, çevreyi izler, molalar verip tarihi incelersiniz belki.

Ama bir teknede denizin içindesinizdir, denizi ve doğayı yaşarsınız. İkinci kez yabancılaşma olanağını sağlar tekne ve deniz yolculuğu insana. Bu kez büyük kent ve iş yaşamınızdaki tekdüzelikten uzaklaşıp doğaya ve denize geri dönebilirsiniz.

Bu nedenle bir yaşam biçimidir deniz ve Mavi Yolculuk.

İlk Mavi Yolcular geleceği görerek, yitirileceğinden korkarak belki çok anlatmışlar, çok vurgulamışlar bu bakışı. Her fırsatta Mavi Yolculuğun sadece turistik bir gezi olmadığını söylemişler.

"Mavi Yolcuların hedefi ve rotası arzu ve hevesleridir. Bu yönüyle Mavi Yolculuk turizm olayından öte bir yaşam biçimidir," demiş Balıkçı.[43] Azra Erhat "dalları deniz olan bir ağaca", Bedri Rahmi "gölleri deniz olan bir bahçeye" benzetmiş, Bedri Rahmi şiirler yazmış.[44] İkinci kuşak Eyüboğul-

43 *Bodrum Sürgünleri*, *a.g.e.*, s. 21.

44 *Mavi Anadolu*, *a.g.e.*, s. 215-218.

Mavi Gezi bir bebektir.
Beşiği deniz
Dişleri deniz
Gözleri deniz

Mavi Gezi bir rüyadır görülmemiş
Mavi gezi bir kitaptır yazılmamış
Mavi Gezi bir masaldır söylenmemiş

ları'ndan Mehmet, "Hayatta hiçbir şey Mavi Yolculukların yerini tutamaz," demiş.[45]

1960'larda yemek, bulaşık, temizlik Mavi Yolculuk'ta imece usulü nöbetleşe yapılan işlermiş. Gidilen görülen yerlerin tarihini, doğasını bir bilen ve anlatan illaki bulunurmuş. 1980'lerde bu gelenek hâlâ sürüyordu, ancak 1990'larda ve 2000'lerde kayboldu gitti.

1990'lardan itibaren teknelerin kalitesini artıracağız derken bunu sadece biçimsel olarak anladığımız veya yapabildiğimiz için tekneleri beş yıldızlı yüzen otellere, her şey dahil hizmet verilen tatil köylerine dönüştürdük.

Kimilerine göre bu da bir gelişme belki ama yukarıdaki felsefe, içeriksel zenginlik de kayboldu gitti. Mavi Yolculukların yerini turistik mavi turlar aldı. Artık günlük gezileri bile Mavi Yolculuk diye pazarlamaya çalışanlar var.

Mavi Yolcuları şöyle anlatıyor Azra Erhat:

> ... nereden gelmiş olurlarsa olsunlar, çevreleri yaşları ne olursa olsun hepsi Mavi Yolculuk dönüşünde başka bir insan olarak çıkarlar karaya. Gözleri güzellikleri görmelerini sağlar, ruhları mutlulukla dolmuştur... En önemlisi Mavi Yolcu olmaktır. Mavi Yolcu olmak ne demektir diye sorarsanız, bu bir bilinç işidir derim. Bu bilinç insana bir ayrıcalık bir üstünlük duygusu verir ama mavi yolcuyu çevresinden ayırmaz, tam tersine bir çeşit sağtöre aşılayarak bu ülküyü başkalarına benimsetme hevesini verir. Bir Mavi Yolcu için en büyük başarı, bir mavi yolculuk düzenleyebilmek ve arkadaşlarına bir mavi gezi serüveni yaşatmaktır.[46]

Çok mu abartma, yüceltme var? Çevrenize bir bakın bu yolculuğu hakkıyla yapmış bir Mavi Yolcu bulursanız ona sorun. Mavi Yolculuktan sonra yaşamını az çok değiştirmiş, farklı bir şekilde biçimlendirmiş pek çok insan olduğunu göreceksiniz. Zaten 5-10 kişi ile başlayan yolculuk başka türlü nasıl on binleri yüzbinleri bulurdu.

Maalesef eski tadı yok, çoğunluk için turistik bir tatil artık. Ama insanın "arzu ve heveslerine" göre hâlâ değişir. Çoğunluk için sadece bir tatil olabilir ama hâlâ bazıları için insanın kendi içine, bazıları için de tarihe ve doğaya doğru yaptığı bir yolculuktur.

Guletler, tırhandiller, ayna kıçlar ve son yıllarda eklenen mürettebatsız kiralanan fiber yelken tekneleri bu yolculuğun gayıkları-teğneleri veya vapurlarıdır. Vapurların, yandan çarklıların yerini deniz otobüsleri, kruvaziyerler,

---

(Bazı kaynaklarda son iki dizenin değişik bir versiyonu da var:
Mavi gezi bir cennettir ellenmemiş, dillenmemiş
Mavi gezi bir masaldır yazılmamış, çizilmemiş

45 *Mavi Yolculuk Defterleri*, *a.g.e.*, s. 13.

46 *Mavi Yolculuk*, *a.g.e.*, s. 170.

motoryatlar; Mavi Yolculuğun yerini turistik "Mavi Tur"lar aldı belki, ama bizim guletlerimiz, ayna kıçlarımız, tirhandillerimiz yaşıyor hâlâ.

Bunlara özel yelkenliler, motoryatlar, kotralar eklenip duruyor. Özel yatçılık ülkemizde hızla artıyor. İmkan bulan herkes küçük büyük bir yat veya motoryat alarak denize kaçmaya başladı. Yaz aylarında Göcek, Türkbükü gibi yerler lüks motoryatlarla, diğer bölgeler de daha mütevazı teknelerle doluyor, artık marinalarda yer bulmak çok zor.

Türkiye'de insanlar biraz daha denize bakmaya, denizden bakmaya, denizde yaşamaya başladı, başlıyor. Bu, gelişimin bizi iyimser kılan olumlu yanı. Ama asıl karamsarlığa sürükleyen tehlikeler çok daha ciddi.

Epilog: Sonsözü kim söyleyecek?

Tekrar da olsa vurgulamak için özetlersek;

'Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz' klişesini olumlu veya tam tersi eleştirel anlamda kullanmayı çok severiz. Denizciliğimizi ve denizi ne kadar kullandığımızı tartışıp dururuz. Bu tartışmaya girmeye gerek yok ama 20. yüzyılın başlarından 1960'lara, 70'lere kadar en azından Ege'de, özellikle de Bodrum'da belki biraz da mecburiyetten deniz ve deniz araçları çok önemli ve işlevseldir.

Bu tarihten sonra da Mavi Yolculuk sahneye çıkar ve bu faaliyetlerin yerini alarak bölgede deniz kültürünün, denizciliğin gelişerek sürmesini sağlar.

Mavi Yolculuk ve yatçılık hem bireysel, hem de toplumsal açıdan önemlidir.

Hakkıyla yapıldığında bireysel olarak insana değerler katan, insanın yaşamına damga vurabilen bir yolculuktur. Toplumsal açıdan da ülke ekonomisinde giderek artan bir rol oynar. Sürdürülebilir bir turizm yapma olanağı sağlar.

Buna karşın iki büyük tehlike de kapımızda. Mavi Yolculuğun ortaya çıkmasını ve özel yatçılıkla birlikte bu denli gelişmesini sağlayan bir yandan bölgenin denizcilik tarihi, bir yandan da koylarımızın, denizimizin ve iklimimizin özellikleri, avantajlarıdır.

Birinci tehlike Mavi Yolculuğun içeriğini, felsefesini kaybetmesidir. Bu Mavi Yolculuğun manen ve maddeten ucuzlaması, sıradan bir kitle turizmi ürününe dönüşmesi anlamına geliyor.

Ege'nin denizi, temizliği, doğal koyların bakirliği tüm dünya denizcilerini ve turistini çekiyor. Ancak bu kez de denizin, koyların kaldırma kapasitesi sorunu ortaya çıkıyor.

İkinci büyük sorun da koyların yok olması ve deniz kirliliği. Yoğun yapılaşma, tüm koyların imara açılması koylarımızı bitiriyor. Kıyı kasabaların-

dan, turistik tesislerden kontrolsüz bir şekilde denize arıtmadan dökülen sıvı atıklar; Gökova, Hisarönü gibi körfezlerde atık alım ünitelerinin olmaması veya yetersizliği; altyapı eksiklikleri de denizimizi kirletiyor. Kontrolsüz avlanma, nüfus yoğunluğu deniz balığını ve deniz ürünlerini bitirdi. Sıra koylarımızda ve denizimizde.

Denizciler, çevreciler, doğaseverler bir araya gelip devlet politikalarını, inşaat ve turizm sektörlerini, denizin ve doğanın korunması ve sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda belirleyebilirse ne âlâ.

Aksi halde;

Ne koy kalacak, ne deniz.
Ne mavi kalacak ne yeşil.
Ne tarih kalacak ne kültür.

Bir efsane gemi: Cutty Sark

KEREM COŞKUNER

Klipper'lar

İnce gövdeli, uzun direkli ve son derece hızlı yol alabilen yelkenli gemiler olan klipperlar, 150 yıl önce okyanus ticaretinin en seçkin gemileriydi. Klipperlar, yelken çağının denizaşırı ticaretteki son temsilcileri, rüzgâr gücünün ve yelken teknolojisinin buhar gücüne ve buharlı gemilere karşı üstün olduğu son dönemi temsil etmekteydiler.

Klipperlar dizayn açısından, 1812 Amerikan-İngiliz savaşında kullanılmış olan *uskunalardan*[1] esinlenilerek inşaa edilmişti. Klipper terimi ise ilk defa 1812 savaşında savaş gemisi olarak ünlenen ve daha sonra Afrika'dan Amerika'ya köle ticaretinde kullanılan, Virginia ve Maryland yapımı, *Baltimore Klipper*'ı denen bir uskuna için kullanılmıştır. Amerikan yapımı klipperlar uzun süre dünya denizlerinin en hızlı gemileri olma özelliğini taşımışlardır. Özellikle, Amerika kıtasında kıyı şehirleri arasındaki ulaşım demiryollarının ortaya çıkmasından önce klipperlar tarafından yapılmaktaydı.[2] Klipper gemi yapımındaki Amerikan üstünlüğü 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yerini İngiliz klipperlarına bırakmıştır. 1860'lı yıllarda Robert Steele tarafından üretilen İngiliz klipperları, *Taeping*, *Ariel*, *Sir Lancelot* ve *Serica* o dönemin en hızlı gemileriydi.

19. yüzyılda gittikçe genişleyen ticaret hacmi, denizaşırı yolculukların ve

1 İki veya üç direkli olan uskunalar (schooner), İskoçça "su yüzeyinde bir taş gibi kayma" fiilinden türemiştir. Klipper (clipper) kelimesi ise İngilizce clip –hızla gitmek– fiilinden türemiştir.

2 Bir rivayete göre varlıklı New Yorklular, klipperlar tarafından taşınan şarapları Horn Burnu'nda iyice çalkalandığı için özellikle tercih ederlerdi. (Kemp, History of Ships, s. 201)

taşımanın daha hızlı bir şekilde yapılmasını gerektirmekteydi. Klipperlar çay ve yün gibi önemli kargoları Avrupa'ya en hızlı şekilde taşımak için dizyan edilmişti. Bunun yanında Avrupalı yerleşimcileri Kaliforniya ve Avustralya'ya taşımaktaydılar. Çin'den getirilen çay bu ticarette en büyük paya sahipti. Çay ticareti 1860'lara kadar Amerikan yapımı hızlı klipperların tekelindeydi. Ancak 1865'ten itibaren İngiliz gemileri bu alanda liderliği ele almıştır. Yeni geliştirilmiş donanımlarıyla İngiliz klipperları, Çin ve Londra arasındaki 16.000 deniz mili mesafeyi Amerikalılara göre çok daha kısa sürelerde almıştır. Klipperlar Çin-Londra arasını 110-112 günde alabilmekteydiler. Bu süreyi daha da kısaltmak için limanda bekleyen tüccarlar birinci gelen gemiye yüklü bir bedel ödemekteydiler. Böylece klipperlar arasında limana ilk giren gemi olma hususunda önemli bir rekabet yaşanmaktaydı.

Hız kelimesiyle özdeşleşen klipperlar, uzun ve alçak, arka kısımda önden daha çok draftı olan, çok dik bodoslamalı, su ile teması ve sürtünmesi oldukça az olan bir borda tasarımına sahiptiler. Yelken donanımları rüzgârı en iyi şekilde kullanmak üzere tasarlanmıştı ve ortalama bir klipperda 30.000 fit kareyi kaplayan 30 yelken bulunmaktaydı.

Cutty Sark

Cutty Sark'ın yapıldığı dönemde klipper gemi yapım teknolojisi zirveye ulaşmıştı. *Cutty Sark* klipperların en iyi özelliklerini içinde barındırmaktaydı. 1869 yılında Dumbarton, İskoçya'da denize indirilen 963 grostonluk bu geminin ölçüleri (boy, en, draft) 85.4 m.x11 m.x6.7 m.'dir. Gemi bütünüyle budaksız ağaçtan inşa edilmişti. Dönemin en iyi işçiliğinin kullanıldığı *Cutty Sark*, muazzam direkleri ve gönderleri ile iyi bir rüzgârda 3.000 beygire eşit bir güç elde ederek, 17 deniz mili hızla seyir yapabiliyordu. Ayrıca 615 tonluk çay yükleme kapasitesine sahipti.

Çağın bütün hızlı klipperları gibi *Cutty Sark* da İskoçya'da inşa edilmişti. Londralı bir armatör olan John Wills, gemiyi £ 16.150 gibi düşük bir fiyatla *Scott & Linton* firmasına sipariş etmişti. Bu firma iflas edip geminin yapımı yarıda kalınca gemi, *Denny Bros.* adlı bir firma tarafından tamamlanmıştı. Wills'in *Cutty Sark*'ı yaptırmasının en önemli sebeplerinden birisi Çin-Londra arasındaki çay ticaretinin en hızlı gemisine sahip olmaktı. Bu parkur her yıl klipperların yarışlarına sahne olmaktaydı ve 1868 yılında inşa edilmiş olan diğer bir klipper, *Thermopylae* bu rekabette rakipsizdi.

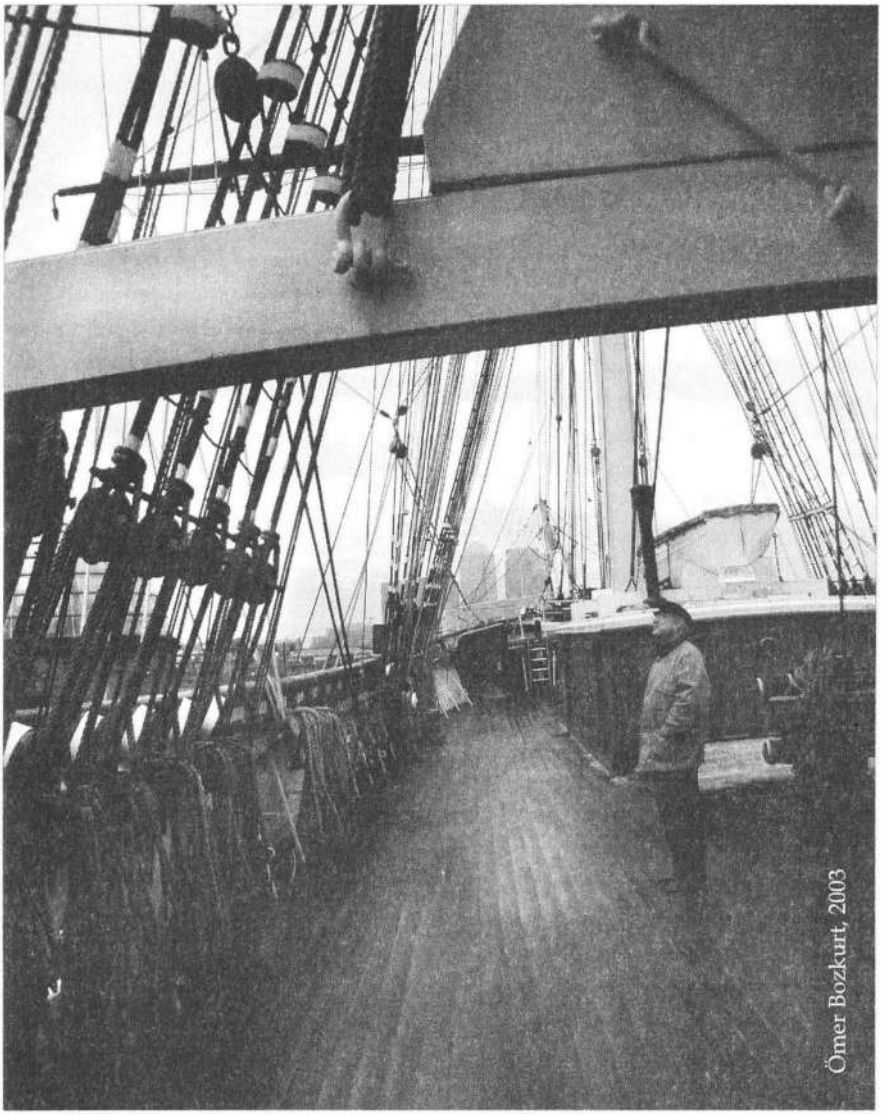
Thermopylae, o güne kadar yapılmış en hızlı yelkenli gemiydi. 1868'de Bernard Waymouth tarafından dizayn edilmiş ve Walter Hood tarafından inşa edilmişti. Gemi ilk seferinde, yolcuları ve kargosuyla birlikte Londra-Melbourne arasını 59 günde almıştı. Bu rekor hiçbir zaman geçilemedi. 1872 yı-

S/V Cutty Sark, *2007'deki yangından önce Greenwich'te kuru havuzda.*

lında *Cutty Sark* ve *Thermopylae* yüklü bir şekilde Shanghai nehrinden yola çıktılar. 5 haftalık amansız bir yarışın ardından *Cutty Sark Thermopylae*'nin önüne geçmişti. Ancak kötü hava *Cutty Sark*'ı yakaladı ve azgın sularda geçen 6 günün ardından gemi dümenini kaybetti. *Cutty Sark* 4 günlük bir aradan sonra ariyet dümeniyle yarışa devam etmeye karar verdi. Yarışın 122. gününde Londra'ya ulaştığında, *Thermopylae Cutty Sark*'dan sadece bir hafta önce limana girmişti. *Cutty Sark* kaybetmişti, ancak denizcilerin üstün cesareti ve becerisi onu ulusal bir kahramana dönüştürmüştü.

1869 yılında açılan Süveyş Kanalı bir süre sonra çay ticaretinin buharlı gemilerin tekeline geçmesine yol açtı. Bundan sonra klipperlar Avustralya'dan yün taşımak için kullanılmaya başlandılar. 1885 yılında *Cutty Sark*'ın kaptanlığına Richard Woodget getirildi. Woodget yönetiminde gemi sayısız başarıya imza attı. 10 yıl boyunca Avustralya-Londra arası yün yarışlarının galibi olarak denizcilik tarihine geçti. Sydney-Londra arasını 73 günde alan *Cutty Sark*, rakibi *Thermopylae*'nin bir hafta önünde limana girdi.

Klipperlar 19. yüzyılın sonuna kadar yün taşımaya devam etti. Ancak buharlı gemilerin daha uzak limanlara ulaşabilmesi için tüm limanlar arasına kömür istasyonları kuruldu. Bir süre sonra Avustralya'dan yapılan yün taşı-



S/V Cutty Sark'*ın ana güvertesi. Ancak bu yangın* Cutty Sark'*ın sonu olmadı. Beş yıl süren yenileme çalışmaları ve harcanan 50 milyon sterlin sonucunda* Cutty Sark, *25 Nisan 2012'de Kraliçe II. Elizabeth'in katılımlarıyla tekrar sergilenmek üzere ziyarete açıldı.*

macılığı buharlı gemilerin eline geçmişti. Yelkenli gemilerin deniz taşımacılığındaki devri kapanıyordu.

Süveyş Kanalı'nın açılmasından bir yıl önce toplam yelkenli gemi tonajı 4.691.820 iken buharlı gemi tonajı 824.614 civarındaydı. Kanalın açılma-

sından 4 yıl sonra, 1873 yılında toplam yelkenli gemi tonajı 4.067.564 düşerken, buharlı gemiler 1.680.950 tonaja çıkmıştı. Süveyş kanalının açılmasında 10 yıl sonra ise buharlı gemiler tonaj olarak yelkenli gemileri geçmişti.

Süveyş Kanalı'nın açılması, buharlı gemiler için yeni ikmal limanlarının açılması, limanların buharlı gemilerin ihtiyaçlarına göre düzenlenmesi ve buharlı gemi teknolojisinin gelişimi okyanuslardaki klipper üstünlüğüne son verdi. *Cutty Sark* 1895'te Lisbon'daki bir denizcilik firmasına satıldı. Burada adı *Ferreira* (mürettebatı için her zaman *Pequina Camisola/Cutty Sark* olarak kaldı) olarak değiştirildi. 27 yıl boyunca barko arınalı teknelerin (19. yüzyılda kullanılan 3 direkli tekneler, yığına yük taşıyıcıları) işlevini görmeye çalışan *Cutty Sark*, artık hızından çok yük taşımak için kullanılmaktaydı. 1922 yılında Kaptan Wilfred Dowman tarafından satın alınan *Cutty Sark*, eski adıyla eğitim gemisi olarak kullanılmaya başlandı.

1952 yılında kurulan *Cutty Sark* Koruma Cemiyeti (*Cutty Sark Preservation Society*), geminin restore edilip sergilenmesi için Greenwich'deki bir kuru havuza götürülmesine karar verdi. *Cutty Sark* 1957 Haziranı'nda Kraliçe Elizabeth'in katılımıyla sergilenmek üzere halka açıldı. O tarihten itibaren 15 milyonun üzerinde kişi tarafından ziyaret edildi. Ne yazık ki, *Cutty Sark*'ın öyküsü ziyarete açıldığı havuz içinde huzurlu bir şekilde tamamlanmadı. *Cutty Sark* bir süredir restorasyon çalışmalarından dolayı ziyarete kapatılmıştı. 21 Mayıs 2007 günü başlayan bir yangın sonucunda *Cutty Sark* büyük ölçüde yandı.

KAYNAKÇA

http://en.wikipedia.org/wiki/Cutty_Sark

Ian Dear & Peter Kemp, *A'dan Z'ye Yelkende Denicilik Terimleri Sözlüğü*, çev., Orkun Soyer, 2. baskı, Kropi Yayınları, Istanbul, 2002.

Peter Kemp, *The History of Ships*, Hippocrene Books, Inc., 1978.

http://www.rmg.co.uk/cuttysark/

Deniz kültürü üzerine

Deniz kültürü ve amatör-sportif denizcilik

SEZAR ATMACA

Denizle olan ilişkimiz daha çok bakmak/izlemek, yolculuk keyfi üzerine kurulmuş, oldukça duygusal ve dolaylı (çoğunlukla dışsal) bir ilişkidir. En sık rastlanan isimlerden birinin "Deniz" olmasında bu ruh halinin ya da denizde olan bitene ilginin (deniz kirliliği, deniz canlılarının yok edilmesi...) hayli zayıf olmasında denizle kurulan bu dolaylı ilişkinin rolü büyüktür. "Üç tarafımız denizle çevrili ama denize sırtımızı dönmüşüz" diye başlayan eleştiriler denize olan tutkuyu anlamaktan uzaktır. Çünkü bu algı "denizle ilgili" (denizel) olanla, "denizcilikle ilgili" (denizsel) olanın farkını yok sayar. Bu kitapta yer alan makalelere bakılınca da görüleceği gibi yeterince ilgimiz/ilişkimiz olmayan deniz değil, denizcilik, yani "deniz-tekne-insan" ilişkisidir. Yazı bunun nedenlerine "yelken açılması" amacıyla kaleme alınmıştır. Yazıda amatör denizcilik tanımı, aksi belirtilmedikçe veya farkı vurgulanmadıkça sportif denizciliği de (profesyonel değil amatör) içerecek anlamda kullanılmıştır.

Deniz-tekne-insan ilişkisi

Denizci bir kültürün başlıca kaynaklarını askerî bahriye (donanma), ticaret bahriyesi (deniz ticaret filosu), balıkçılık denizciliği, bilimsel denizcilik, amatör-sportif denizcilik kolları oluşturur. Denizci kültürünün gelişmesi ve nitelikleri, "*deniz-tekne-insan*" ilişkisinin oluştuğu çerçeveye ve denizci bir kültürü oluşturan kolların, gündelik hayat içinde bu kültürü "üretme, koruma, taşıma ve yayma" kapasitelerine bakılarak değerlendirilebilir. Denizci kültürünün ana ekseni "tekne-insan" ilişkisi olduğu için değerlendirme sa-

dece tekne gelişiminin izlediği rotaya ve teknelerin işlevlerine bakılarak da (türleri, sayıları, kullananları, kullanım amaçları vb.) yapılabilir.

Geçmişin ve denizin değerlerine sahip çıkan bir ülkede çağdaş ölçütleriyle deniz müzeleri insanın ufka açılan penceresi gibidir. Müzelerde yer alan sergilerde ve etkinliklerde insanları, araçları, yaşamı, araçların donanımı, dili-edebiyatı-güzel sanatları, sembolleri, simgeleri, ritüelleri-inançları-objeleri, tarihi, mutfağı, sporları, seyir, haberleşme ve işaret sistemleri, meteorolojisi... ile "deniz kültürünün" bütün izleri bulunabilir. Bulunduğumuz coğrafyadaki kültürlerin "denizcilik serüvenini" "denizcilikteki gelişmeleri" izleyebileceğimiz, denizciliğin tüm kollarını bünyesinde barındıran çağdaş müzecilik standartlarında bir denizcilik müzemiz ne yazık ki yok. Örneğin Beşiktaş'taki (askerî) Deniz Müzesi'nde askerî temalı 4.000 eser sergilenebilirken, Fransa Ulusal Denizcilik Müzesi'nde sergilenen farklı konulardaki eser sayısı 40 binden fazladır.

Günümüzde denize açılmanın, denizle yaşamanın sevildiği, *"deniz-tekne-insan"* ilişkisinin geliştiği ülkeler genellikle geçmişte gelişkin ve denizaşırı bir deniz ticareti sayesinde "denizden yararlanma" oranı yüksek ülkelerdir. Denizden yararlananlar genel bir tasnifle *denizi kullananlar*[1] ve *denizde çalışanlar* olarak ikiye ayrılabilir.

Denizcilik en eski ve köklü "mesleklerden" biridir. Bu da *"deniz-tekne-insan"* ilişkisinin ticari bir amaçla yük-yolcu taşınmasına dayalı *"iş-meslek"* çerçevesinde geliştiğini gösterir.

Kurumlaşmanın, mesleki ve teknik eğitimin gelişmesiyle denizde çalışanlar giderek profesyonelleşir. Günümüzde gemi adamı,[2] askerî donanma mensubu, profesyonel sporcu, profesyonel balıkçı/dalgıç, deniz bilimcisi gibi kişilerin denizle ilişkisi bir "iş-meslek" ilişkisidir. Profesyoneller denizde çalışan, kazanç sağlayan, maaş alan, istihdam edilen veya taşımak için aldıkları yükleri-yolcuları belirli güzergâhlarda bir yerden bir yere götürmek zorunda olan "denizde çalışanlardır". Yaptıkları işin, taşıdıkları yük/insan nedeniyle uymaları gereken belirli standartları, sorumlulukları, zaman kısıtlamaları vardır.

"Deniz-tekne-insan" ilişkisinde gelişen yeni bir çerçevenin ilk habercileri 18. yüzyılda İngiltere'de, gezi, spor için kurulan yat kulüpleri oldular. Artık denizde "çalışanlar" yanında, denizi "kullananlar" da vardır. İngiliz denizci-

1 Denizi kullananlar tanımı geniş anlamıyla yelken, kürek, kano, tüp, sörf vb. aletler kullanarak veya yüzme, dalına, avlanma gibi faaliyetlerle denizden yararlanmayı kapsıyor. Ancak "deniz-tekne-insan" ilişkisi ana ekseninde, denizi kullananları temsil gücü en yüksek grup amatör-sportif denizciliktir. Bu nedenle yazı boyunca denizi kullananlar tanımı dar anlamıyla amatör-sportif denizcilik karşılığı olarak kullanılmıştır.

2 Gemi adamı: "Kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir." (Türk Ticaret Kanunu madde 821)

lerine atfen söylenen "yelkenli tekneye avukat, şemsiyeli aristokrat ve gemi adamı giremez" mealindeki ironik deyiş, denizciliğin yeni yönünü, "denizi kullananlarla" "denizde çalışanların" farkını ve çatışmasını gösterir.

Sanayi toplumu ile ortaya çıkan ve 1948 İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nde de yer alan boş zaman kavramı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası "turizm, hobi, spor"gibi faaliyetlerle birlikte gezi ve spor denizciliği gelişir, kitleselleşir. Denizcilik faaliyetini "iş-meslek" olarak yapanların yanında, "hobi (merak/spor)" için yapanlar yani "*denizi kullananlar*" da denizde önemli bir yer edinmeye başlar.

Denizci kültürünün geliştiği ülkelerde günümüzde artık "iş-meslek" temelli "deniz-tekne-insan" ilişkisinin mesleki sınırlarına çekildiğini, boşalan denizleri, denizcilik faaliyetini "iş-meslek" olarak değil, "hobi (merak/spor)" için yapan amatör-sportif denizcilerin doldurduğu görülür. Örneğin İngiltere'de 1875'ten beri tüm amatörlerin örgütü olan RYA (Royal Yachting Association/Kraliyet Yatçılık Derneği) bugün merkezinde 130 ücretli ve ülke sathına yayılmış 400'ü aşkın gönüllüyle çalışıyor, 100.000 kişisel ve İngiltere'de 350.000 aktif yelken sporcusunu temsil eden 1.500 kulüp üyesi var, her yıl sayıları 185 bini aşan kişiye eğitim veriyor, 100'ü aşkın sayıda kitap yayımlamış ve nihayet denizden kendi keyfi için yararlanan 7 milyon kişinin çıkarlarını temsil ediyor, koruyor. Temsil ettiği topluluğun nicelik ve niteliğine bakıldığında, kamuoyu oluşturma konusundaki etkinliğinin hangi seviyede olduğu kolayca anlaşılabilir.

Şüphesiz burada söz konusu edilen kurumsal güç, ekonomide kapsanan alan, teknoloji, teknelerin sayısı-cesameti vs. değil, değişen toplumsal yapılar ve işlevlerdir. Örneğin dünya ticaretinin %90'ı denizcilik yoluyla yapılır, ticaret denizciliği giderek sanayi denizciliğine dönüşürken ya da ülkeler deniz kuvvetlerine büyük bütçeler ayırırken bu denizcilik odakları "iş-meslek" olarak geniş bir etki alanına sahiptir. Ancak değişen toplumsal hiyerarşideki yerleri, giderek daha katı kurallara bağlanan mesleki normları gibi nedenlerle toplumsal statüleri değişmekte, turizm, spor, hobi gibi yeni alanların gelişmesiyle denizci kültürüne etkileri/katkıları giderek azalmaktadır.[3]

3 Bu değişimde ticaret denizciliğinin giderek sanayi denizciliğine dönüşmesinin rolü büyüktür. Liman bölgelerindeki değişim izlenirse 19. yüzyılın sonlarında ticaretin, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıkla deniz yoluyla yapıldığı, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyaya açılan kapısı Galata Limanı'na bakıldığında gemiden yük ve yolcu taşıyan yüzlerce tekne (sandal, salapurya, mavna) ile kıyıda buna paralel gelişmiş bir hayatın izlerini görülür: gemiciler, sandalcılar, tüccarlar, sanatkârlar, gemi marangozları, kalafatçılar, ekmekçiler, gemilerin ağır demirlerini yapan demirciler, gemilerin her türlü ihtiyacını karşılayacak dükkânlar, ticarethaneler, ibadethaneler, gemici hastaneleri, gemici meyhaneleri-balozları(barları), oteller, genelevler, büyük ticarethaneler, bankalar, sigorta şirketleri, gemi acentaları, yüklerin aktarıldığı dükkânlar, depolar, mahzenler... Oysa günümüzde "...limanlarda evvelce büyük ölçüde kol gücüne ihtiyaç duyulan elleçleme süreci ileri derecede mekanikleşmiş, liman işçisi sayısı azalmış ve bu arada 'rıhtımlar üstün-

Örneğin 19. yüzyılın sonunda hazırlanan ilk denizcilik yayınlarımız (sözlüklerimiz ve kitaplarımız) bahriye personeline ve ticaret gemileri mürettebatına yönelik, denizcilik dili, bilgisi, teknolojisi hakkında bilgi veren yayınlardır. "Denizde çalışanlara" yönelik bu yayınlar genel denizciliği öğrenmek isteyenler için de uzun süre temel kaynak olmuştur. Ancak bu kaynaklarda işe-mesleğe yönelik bilgilerin "denizi kullananların" süzgecinden geçirilip ayıklanması ve hobi-spor denizciliğine yönelik yeni bilgilerin eklenmesiyle oluşturulan yayınlar giderek denizciliği öğrenmek isteyenlerin temel kaynakları haline gelir. Devasa gemiler, vapurlar üretilse de denizcilik dilinde bir teknenin yapısı, donanımı hâlâ "omurga, posta, kaburga..." denilerek bir ahşap tekne üzerinden anlatılır. Denizciliğe yönelik anı-gezi kitaplarının artık daha çok "denizde çalışanlar" tarafından değil, "denizi kullananlar" tarafından yazılması da değişimin bir başka göstergesidir.

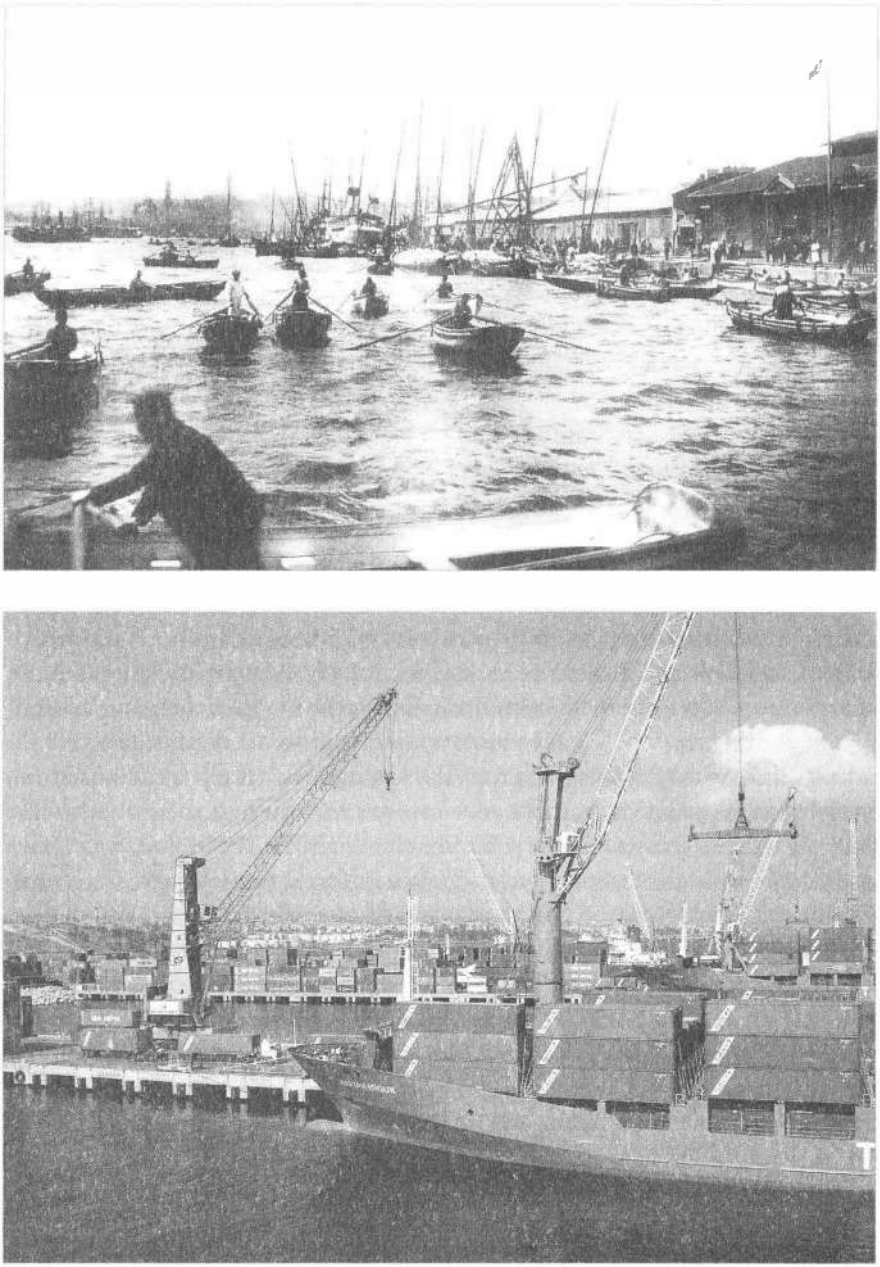
Amatör denizci profesyonel denizci farkı

Amatör denizci bir deniz aracıyla (tekne, kano...) "denizi kullanan" bir denizsever olarak teknenin sahibi, yolcusu, sporcusu, ekibi, kullananı, kiralayanı, hatta sevdalısı, meraklısı olabilir. Amatörlerin denizle ilişkileri bir iş-meslek (profesyonel) ilişkisi değil, Latince "amare" (sevmek) fiilinden gelen amatör bir ilişkidir. Merakı, hobisi için dolaşan, zamanını seyirle, sohbetle, dinlenmekle, avlanmakla, sporla geçiren amatör denizcinin profesyonellerin yapısıyla ve standartlarıyla, su üstünde olmak, denizde çatışmayı önleme kurallarına uymak ve acil durumlarda yekdiğerinin yardımına koşmak dışında bir ilişkisi yoktur. Amatör denizci, denizcilik faaliyetini kârı için veya iş-meslek olarak değil, hobi olarak yapan kişidir. Amatör denizcilik temelde kazanç sağlamayan bir faaliyet olarak diğerlerinden ayrılır. Amiral, zabit, reis, profesyonel balıkçı veya hidrobiyolog gibi profesyoneller ise denizde çalışır. Profesyonellerin belgeleri denizde yaptıkları işi-mesleği sürdürmek için aldıkları, hangi bilgilere ne kadar vakıf olduklarını gösteren belgelerdir. Örneğin gemi adamı, bir ticaret gemisinde görev üstlenen değişik yeterlikteki her bir denizadamının genel adıdır. Amatörlerin –varsa– belgelerinin böyle bir özelliği yoktur. Ülkemizde sadece motoru on beygirden az özel tekneleri, kürekli tekneleri, spor teknelerini belgesiz kullanmak mümkünken belgesiz tekne kullanılabilen ülkeler de vardır.

Amatörler meraklarını gidermek, profesyoneller çalışmak için bilgi edinir.

---

de' yaşam da eskisinden hayli farklılaşmıştır..." "Yüklerin çelik kutular içinde yüklenip boşaltılması nedeniyle limanda kalış sürelerinin kısalması, taşımacılık şirketleri için çok yararlıysa da şilep yolcuları için hayal kırıcıdır. Çünkü bir yandan limanda kalış süresi azalırken, bir yandan da özellikle büyük limanlarda kutuyük rıhtımları kentin hayli uzağına taşınmıştır. Çoğunda rıhtımlar üzerinde dolaşmak yasaktır." (*İzlanda Yolcusu*, Ömer Bozkurt, AMYC Yayınları, 2007.



19. yüzyıldan günümüze limanlardaki değişim.

Denizadamı (gemi adamı) yükü-yolcuyu belirli bir rota veya yol üzerinde (deniz otobanı diyebileceğimiz gemi trafik ayrım düzeni içinde) "götürmek/taşımak" zorunda iken, amatör denizci kendi başına veya eşiyle-dostuyla dilediği rotada "gider". Seyirdeki doğa/tekne/insan ilişkisi benzersizdir. İnsanın kendi bilgi ve becerisini kullanarak yapabileceği bir araç olan tekne, insanın doğada seyretmek için kullandığı, istediğinde doğal (rüzgâr) veya insan gücüyle (kürek) de yol alabileceği bir araçtır. Yolu uçsuz bucaksızdır. Tekne, onu alargada kendi halinde bıraktığınızda bile yol alır.

Günümüzde "deniz-tekne-insan" ilişkisinin, odağında *"denizi kullananlar"*ın yer aldığı "hobi" çerçevesinde geliştiğini, "denizciliğin asıl ve gerçek kaynağının" merak dürtüsüne, heves ve sevgi duygusuna dayalı amatör-sportif denizcilik olduğu söylenebilir.

Ülkemizdeki duruma bakıldığında denizde çalışan/denizi kullanan ayrımının belirginleşmediğini, özellikle bahriye ve ticaret denizciliğinin "iş-meslek" temelli denizcilik algısının kendi mesleki faaliyet alanı dışında da hegemonyasını sürdürdüğü görülür. Bu hegemonyanın sürüp gitmesinde askerî bürokrasinin toplumsal-siyasal hayattaki yeri, denizcilik mevzuatının düzenlenmesinde ticaret denizciliğinin mutlak hâkimiyeti yanında bunların öne çıkan sembol ve değerlerinin sürüp gitmesi de etkilidir.

Deniz-tekne-insan ilişkisini kendi alanı dışında da "iş-meslek" temelinde tanımlayan, diğer denizcilik odaklarını da bu alanın parçası, figüranı olarak gören, gelişimin yönünü kavrayamayan bu modern öncesi anlayışı ve "bürokratik zihniyeti"[4] temsil eden kurum ve kişiler, amatör-sportif denizciliğin ve denizci bir kültürün gelişmesinin önündeki önemli engellerden biridir. Örneğin eskiden mevzuat gereği bir amatör denizci, teknesini ancak "liman hudutları dahilinde" kullanabilirdi. Liman dışına çıkmak için Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'ne dilekçeyle müracaat edilir, kabul edilirse alınan izinle Sahil Sıhhiye'ye müracaat edilerek seyir boyunca uğranılacak yerlerde giriş ve çıkışta liman başkanlıklarına vize ettirilmek zorunda olunan patente (gemi sağlık cüzdanı) alınırdı. Bu uygulamaların son örnekleri yakın zamanda (2004) kaldırılsa da yerini başka örnek uygulamalar aldığı için Sinan Everest'ten Erden Erunç'a[5] (1951'den 2013'e) amatörlere yönelik "cay-

4 Şüphesiz denizde çalışanları temsil eden iş-meslek temelindeki zihniyet ile iktidarların-muktedirlerin temsilcisi "ülkemize özgü bürokratik zihniyetin" özdeşliğinden söz edilemez. Örneğin denizcilik firmaları bile gemileriyle telsiz-telefon haberleşmesi hakkını ancak 1980 sonrası alabilmiştir.

5 Yıl 1951, Sinan Everest, Beden Terbiyesi'nin de maddi desteğiyle, Avustralya ve Filipinler'e gidip dönmek amacıyla 7,5 metrelik *Kader* yelkenlisini yaptırır. Tekne, 21 Ekim 1951 Cumartesi günü öğleden sonra Dolmabahçe önünden, kıyıda halk ve denizde "kotralar, yelkenliler, motorlar, kayıklar" eşliğinde coşkulu bir kalabalık tarafından uğurlanır, beş günlük bir seyrin ardından 26 Ekim'de İzmir'e varır. Ancak İzmir Liman İdaresi "böyle küçük bir tekne ile yalnız bir kişinin açık denizlere çıkmasını liman mevzuatımızın menetmiş" olduğu gerekçesiyle teknenin li-

dırıcı, cezalandırıcı" uygulamaların değişmediğini söyleyebilmek mümkündür. Gelişmiş bir toplum olabilmenin ölçülerinden biri de bireylerin hevesini kırmak, merakını cezalandırmak değil; teşvik edip, yolunu açıp gelişmesine yardımcı olmaktır.

Şüphesiz bu zihniyetin beslenmesinde ve sürüp gitmesinde amatör-sportif denizciliğin de yeterli katkısı var. Örneğin kabotaj hakkının Türk vatandaşlarına geçmesinden (1926) beri 1 Temmuz Denizcilik Bayramı olarak kutlanıyor. Deniz ticareti ve seferi ile ilgili bayramın ortaya çıktığı yıllarda ortada görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik yoktur. Oysa günümüzde görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik olsa da denizseverler bu bayramı kendilerinin de tek özel günleri olarak kutlamakta bir beis görmüyorlar. Üstelik denizcilik bayramları/şölenleri/kutlamaları ticaret gemilerinin, yolcu vapurlarının, muhriplerin "başrolde" sıralandığı militer, bürokratik bir seremoni havasından çok da uzaklaşmış değil. Oysa amatör denizciliğin gelişebilmesi için armatör/amatör, profesyonel denizci/amatör denizci, gemi adamı/amatör denizci, amatör denizci/ticaret gibi daha önce iç içe geçmiş ilişkilere yeni tanımlar yapmak, kurallarını yasa ve yönetmeliklerini farklılaştırmak kadar dilini, törenlerini, adetlerini, günlerini amatörlere ait kılmak önemlidir. Dünyada amatör denizciliğin geliştiği ülkeler, bu tür ayrımların netleştiği/yerli yerine oturduğu ve bu sayede kurum, mevzuat, dil, yayın, temsilci, vb. olarak özerkleştiği ve bağımsızlaştığı ülkelerdir.

Ülkemizde eskiden "tekne çekilen, denize açılabilinen, denize girilen kıyıların 'doldurularak' denizin özgürce 'kullanımının' engellenmesi –yerine yeni çözüm yolları geliştiril(e)memesi– buraların denize bakılan/seyredilen yerler haline dönüş(türül)mesi" denize yönelik temel yatırımların başında yer alabiliyorsa bunun önemli nedenlerinden biri de amatör-sportif denizcilik anlayışının geliş(e)memesidir. Amatör-sportif denizciliğimizin "genel" durumu ve rotası hakkında başta istatistikler olmak üzere "fiili ve fikri" birçok kerterize bakarak gözlem ve tespitler yapılabilir.

---

mandan ayrılmasını yasaklar. Haber veren *Cumhuriyet* gazetesinin yorumu (28 Ekim 1951) durumu özetlemektedir: "Bir spor hadisesi ile incir, üzüm taşıyan salapuryanın seyrüsefer kaidelerini bir tutan anlayışa 'bravo' demekten başka elimizden ne gelir." Sinan Everest'in Valilik, Ulaştırma Bakanlığı ve Başbakanlık nezdindeki girişimleri de bir işe yaramaz. *Cumhuriyet* gazetesinin 2 Aralık 1951 tarihli haberine göre, *Kader* kotrası Beden Terbiyesi İzmir Bölgesi'ne teslim edilecektir. Necati Zincirkıran yıllar sonra (2005) bu olayla ilgili şunları yazar: "Bildiğimiz tek şey, bundan 55 yıl önceki Türk bürokrasisinin deniz âşığı bir 'amatör denizci'nin dünya denizlerine açılma hevesini nasıl kursağında bıraktığıdır. Adamcağız açık denizlere kıyıdan baka baka ölüp gitti... halbuki güneşin doğduğu ve battığı ufuklara yelken basacaktı."

Kas gücüyle kürek çekerek 3 okyanusu geçen tek kişi olan ve Büyük Okyanus'ta teknesinde geçirdiği 312 günle denizde tek başına en uzun süre kalan kürekçi olarak *Guinness Rekorlar Kitabı*'na giren Erden Erunç'un tüm çabalarına rağmen teknesine Türk bayrağı çekememesinin nedeni de sportif bir alanı mevzuatla sınırlandırmaya çalışan zihniyettir.

İstatistiklerde amatör-sportif denizcilik

Türkiye, spor kültürünün değil, skor kültürünün geliştiği ve Avrupa'da spor yapma oranı en düşük ülke (% 2-3) durumunda. Spor dallarındaki çeşitlilik de kısıtlı.[6] Batı ülkeleri, sporu, devletin düzenleyici, kollayıcı, teşvik edici etkisi altında kulüp/dernek/federasyon gibi merkezler eliyle yöneterek kitle sporunu, spor kültürünü geliştirirken, bizde spor devlet eliyle yönetilmeye çalışılıyor. Spor federasyonları kanunla değil yönetmelikle yönetiliyor, federasyonlar (ve seçimleri) siyasi etkilere çok açık. Her türlü amatör spor, profesyonellik öncesi ya da profesyonelliğe adım olarak görüldüğünden, sporun amatör yönü iyice zayıflıyor, giderek gözden kayboluyor. Okullarımızda spor ortamı yok, spor piramidinin tabanı çok zayıf, tabanın altı değil üstü besleniyor, nesiller heba ediliyor. Sporla ilgili bu trajik tablo yıllardır "devletin –sporu düzenleyici kurumları– eliyle" (MEB/BTGM-GSGM - Gençlik ve Spor Bakanlığı...), "devlet için" spor yapmanın bedelini gösteriyor.[7]

Denizcilik istatistiklerimizde durum daha da kötü. Oysa denizcilik sporla başlar, eğitimle, deneyimle yayılır. Uluslararası denizcilik istatistiklerine bakıldığında (örneğin kulüp, tekne, sporcu sayısı vb.) Avusturya, İsviçre gibi kara ülkelerinin bile gerisinde kaldığımız görülür.

Bugüne dek geçerli olan spor anlayışı ve modeliyle varılabilen nokta burasıdır. Bağlama Kütüğü istatistiklerine göre yaklaşık 30 bin olan (sadece gezi değil spor da yapılabilen) "özel tekne" sayısına[8] birkaç bini vizeli, 8-10 bin

6 Bugüne kadar yapılan Yaz Olimpiyatlarına Türkiye 19 dalda 593 sporcu ile katılırken, Yunanistan 36 dalda 1531 sporcu, Bulgaristan 28 dalda 1241 sporcu, Romanya 28 dalda 1382 sporcu, Mısır 28 dalda 829 sporcu, İtalya 35 dalda 3662 sporcu ile katılmış. Ülke nüfuslarını da katarak (Yunanistan 11 milyon, Bulgaristan 7.5 milyon, Romanya 21.5 milyon, Mısır 82.5 milyon, İtalya 61 milyon...) istatistikleri değerlendirdiğimizde durum daha da trajik bir hal alıyor. (Karşılaştırmalı rakamlar 2012 öncesine aittir. 2012 Londra Olimpiyatları'na giden 114 sporcumuz da eklendiğinde sayı 607'dir. Bu durum karşısında, spor ve sporcu sayılarına ilişkin sayısal verileri, sporun enclüstrileşmesi ile birlikte düşünmek gereği açıktır.)

7 Bu yazı spordaki gelişmeleri ayrıntılı irdelemeyi amaçlamıyor ama gelişmeler kısaca değerlendirilirse, spor sosyolojisine başvurmadan, geçmişin tecrübelerinden ders çıkarmadan, yapısal sorunları çözmeden müteahhitliğini sporla da sürdürmeye çalışan ve bu yolla sporu geliştireceğini düşünen zihniyet 10 yıldır iktidarda. AKP, tesisleşme, büyük organizasyonlar gerçekleştirme, cesametli bütçelerle performansı/skoru ödüllendirmeyi esas alan bir sporcu havuzu oluşturma gibi hamlelerle, katılımdan çok izlemeyi ve profesyonelleşmeyi teşvik eden bir yolda hızla ilerleyerek, hareketlilik ve büyüme sağlamaya çalışıyor.

8 Tekne sayısı ile ilgili veriler ve karşılaştırmalı istatistikler ne yazık ki kapsayıcı ve sağlıklı değil, ilgili bakanlık sitesinde de verilere ulaşılamıyor. Denizcilik Müsteşarlığı Kasım 2010 itibariyle Bağlama Kütüğü'ne kaydolan tekne sayısını (balıkçı ve taşıma işlerinde de çalışanlar dahil) 47 575 olarak açıklarken, ICOMIA 2011 istatistiklerinde 34250 rakamı yer alıyor. Düzenli, basit ve sağlıklı bir istatistik sağlayabilecek olan Özel Tekne Kütüğü uygulamasından bürokrasinin nobranlığı nedeniyle Bağlama Kütüğü uygulamasına geçildi. Karşılaştırmalı denizcilik istatistikleri için AB Türkiye Masası'na defalarca yazılı ve sözlü olarak başvurmama rağmen herhangi bir veri elde edemedim.

lisanslı sporcu ve 150'yi aşkın yelken, kürek, kano... kulübünü eklediğimizde, denizciliğimizin amatör-sportif cesameti ortaya çıkıyor. Mevcut denizciliğimiz içinde "gezi denizciliği" de gelişmedi. Karşılaştırmalı ülke istatistikleri dünyadaki yerimizi gösteriyor.

TABLO

	Deniz kıyı uzunluğu (km.)	*Tekne sayısı*	*Tekne başına kişi*	*Km. başına tekne*
ABD	133.342	36.000.000	18	270
İngiltere	12.450	541.000	112	43
İtalya	9.226	558.000	105	60
Hollanda	451	518.000	31	1.149
İsveç	3.218	778.000	12	241
Fransa	5.700	623.000	101	109
Yunanistan	15.000	136.450	78	9
Türkiye	8.333	34.250	2.218	4

Tablo, Deniz Ticareti İstatistikleri (Denizcilik Müsteşarlığı 2009 ve 2010) ve ICOMIA istatistikleri, *boat builder*, sayı 249, 2011'den faydalanılarak hazırlanmıştır.

Geçtiğimiz yıllarda yayımlanan (2009) sadece özel tekne sayısını veren Özel Tekne Belgesi istatistiklerine göre hayli yaşlı ve küçük teknelerden oluşan bir amatör denizci/tekne filomuz var. Teknelerin yaklaşık % 50'si 15 yaş üstü ve yaklaşık % 60'ı 6 metreden küçük. Filonun % 94'ü ise 10 metrenin altında. Mevcut tekne filosu içinde yelkenli tekne oranı giderek artsa da Fransa'da %25, İspanya'da %15 olan bu oran bizde daha da düşük.[9] Yani ne nicelik ne de nitelik olarak yeterli bir tekne filosundan söz edebiliriz. Diğer taraftan bu durum, gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan, örneğin "Avrupa'da tatlı su göllerinde iki zamanlı dıştan takma motorların yasaklanması gibi" birçok sorunun ve çözüm yollarının gündeme getirilmesi/tartışılması ve sorunlar büyümeden önlem alınması için de bir fırsat olabilir. Tekne sayısının artması için öncelikle vergi, bağlama yeri, tekne üretimi ve bayrak çekme özgürlüğü (ithali) gibi temel sorunların tüketici lehine çözülmesi gerekiyor. Denizcilik, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı kaynaklı yayınlarda ve beyanlarda "3.5 yılda 55 bin kişi amatör denizci belgesi (ADB) aldı" gibi sayısal verilere başvurularak amatör denizciliğin geliştiğinin ileri sürülebilmesi ise bürokrasinin/siyasetçilerin gelişmeden ne anladığını ve sorunların daha uzun süre çözülemeyeceğini gösteriyor.[10]

9 Şark Sigorta istatistiklerine göre 1994'te %5 olan bu oranın günümüzde %10-15 arasında olduğu söylenebilir.

10 Amatör-sportif denizciliğin geliştiği ülkelerde ehliyet sayısı bir başarı/gelişme ölçüsü olarak görülmez. Ehliyet sayısının artışı denize çıkan insan sayısını göstermediği gibi insanların öğrenme düzeyinin de ölçüsü değildir. Belge değil öğrenilen/öğretilen bilgi değerlidir. Oysa bakanlık bürokrasisi Marmaris Denizcilik Festivali'nde (2005) Liman Başkanlığı'nın sorgusuz sualsiz 520 kişiye ADB vermesini bile başarı olarak sunuyor yayınlarında. Denizcilik, denize açılan insan/

Sporcu ve kulüp, denizcilik dergisi, deniz müzesi, kabasorta arınalı tekne sayısı, bağlama kapasitesi gibi istatistiki karşılaştırmalarda da doğal olarak durum farklı değil. Karşılaştırma için tek taraflı birkaç örnek verilirse: Fransa'da (2004 yılı rakamları) 4.400 yelken kulübü ve 550 bin yelken sporcusu var. Ulusal ve uluslararası düzeyde dağıtılan ve yayımlanan denizcilik dergisi sayısı Almanya'da 27, İspanya'da 18. Akdeniz ülkelerinde irili ufaklı 100'den fazla deniz müzesi ile arması, tipi itibariyle eskinin özelliklerini taşıyan, okul/eğitim gemisi olarak da kullanılan çoğu kabasorta armalı (dört köşe yelkenli) yaklaşık 50 büyük yelkenli gemi var. Denize 1.200 mil sahili olan İspanya yaklaşık 350 marinada, 125.000 tekne bağlama kapasitesine sahip (Türkiye'de yaklaşık 25.000).

Kurumsal yapı

Amatör denizciler sportif yönden Gençlik ve Spor Bakanlığı, tekne mevzuatı yönünden (kayıt, belge, vergi...) Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı'nın sularında dolaşmak zorunda.[11]

Kurumsal gücü en yüksek iki federasyon Gençlik ve Spor Bakanlığı vesayetinde Türkiye Yelken Federasyonu (TYF)[12] ile bir STK olan Amatör Denizcilik Federasyonu'dur (ADF).

İdarenin vesayet denetimine tâbi BTGM'nin teknik bir dairesi olarak kurulan Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) çatısı altında faaliyet gösteren kulüpler dernek olarak kurulur, bakanlık tescil ederse federe olur ve bu spor dalının resmî faaliyetlerine katılırlar. TYF sitesinde yer alan yaklaşık 150 yelken kulübü (veya spor kulübü yelken şubesi) varsa da kulüpler federasyonun üyesi değildir, bağlı olarak çalışır, federe olurlarsa faaliyetlere katılırlar. Yani bu dernekler "üye dernek" değil "federe dernek"tir. Büyük umutlar bağlanan federasyonların özerkliği-bağımsızlığı, ne yazık ki temel konularda/sorunlarda TYF'ye de yeni bir soluk getir(e)medi.

TYF "ana statüsü" çerçevesinde yıllık yarış faaliyetlerini yerine getirmeye çalışan bir çizelge federasyonu olarak çaba göstermektedir. Yelken kulüplerinin çoğu maddi sorunlar, yer problemi gibi çözülemeyen temel sorunların cenderesinde sportif faaliyetler ile sosyal faaliyetler arasında bocalayıp duru-

tekne sayısını artırmakla gelişir. Bunun yolu da öncelikle amatör-sportif tekne filosunu büyütecek ve "nitelikçe geliştirecek" önlemler almaktır.

11 Konuyla ilgili "devletin düzenleyici kurumları" listesi çok daha geniş: Maliye Bakanlığı (tekne vergisi, harç vb.), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (mavi kart...), Kültür ve Turizm Bakanlığı (yat turizmi, turizm amaçlı sportif denizcilik faaliyetleri), Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (balıkçı barınakları), Orman ve Su İşleri Bakanlığı (göl ve iç sular...).

12 Ayrıca yazı kapsamı dışında kalsa da, TYF dışında, Gençlik ve Spor Bakanlığı'na bağlı Kürek, Kano, Sualtı, Yüzme federasyonları da var.

yor. Amatör-sportif denizciliğin gelişmesi, amatörlük ruhunun yükseltilmesi, kulüplerin, sporcularını/üyelerini "denizle buluşturacak" farklı araçlar, yol ve yöntemler geliştirmesine bağlıyken, yelken kulüpleri eğiticiliğe değil, yarışmacılığa, "performansa ve yarışa dönük" denizcilik faaliyetlerine önem veriyor; kulüplerin sadece "yarışla/yarışmacılıkla" ilgili faaliyetleri TYF tarafından destekleniyor. Oysa her amatör spor gibi amatör-sportif denizcilik de bolca heves, sıradan bir beceri, düşük sayılabilen yetenek veya "sürekli başarısızlık halinde bile sürdürülebilen" bir faaliyettir.[13]

Faal sporcu sayısı/kulüp sayısı/tekne sayısı/sportif yayın/mevcut projeler gibi ölçülere bakıldığında, Gençlik ve Spor Bakanlığı ve onun teknik dairesi, "idarenin vesayet denetimine tâbi" Türkiye Yelken Federasyonu'nun (TYF) oluşturduğu mevcut modelin, kara ülkelerinin bile gerisinde kalan mevcut rakamları yükseltmek ve gidişatı değiştirmek, kısacası yapısal sorunları çözmek bilgi/beceri kapasitesine sahip olmadığı söylenebilir.[14]

Medeni Kanun ve Dernekler Kanunu'na göre kurulan ve bir sivil toplum örgütü olan Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF), TYF gibi devlet vesayetinde, ana statüsüne göre faaliyet gösteren bir federasyon değil, tüzüğü çerçevesinde faaliyet gösteren bağımsız bir federasyondur. TYF genel kurulunda bürokrasi temsilcileri bile oy kullanabilirken, ADF genel kurulu, üyesi derneklerin genel kurullarında görevlendirdikleri temsilci üyelerin katılımıyla toplanır. Amatör denizciliğin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla bağımsız bir federasyon olarak kurulan ADF, modern bir sınav ve belgelendirme sitemi kurmak, deniz kütüphanemizin ihtiyacı olan kitapları yayımlamaya çalışmak, hayli bürokratik bir yol olsa da bir eğitim standardının oluşmasına MEB onaylı bir okul kurarak amatör denizcilik kursları ile katkıda bulunmak gibi sıra dışı işlere imza atarak, denizciliğin gelişmesi-yaygınlaşması için bir umut oldu, yapısal sorunlarla uğraşacağı izlenimi verdi. ADF'nin mevzuatla ilgili çabalarının etkisiyle amatör denizciler lehine gelişmeler de oldu. Ancak yeterli destek ve katkı göremediği üyesi olan kulüpleri geliştirecek, canlandıracak, amatör denizciliğin sorunlarını çözecek, ufkunu geliştirecek projeler üreterek içsel dinamikleri geliştirmek yerine, giderek daha fazla mevzuata bel

13 C. Can'dan akt. Talimciler (2010).

14 TYF'ye yönelik, gidişatı gözler önüne seren az sayıda eleştiri olsa da (ör. Hakan Ertunk, 2010 TYF hareketli salma sınıfı yarışları değerlendirmesi: http://xa.yimg.com/kq/groups/2681316/891398471name/EK+4+%C4%B0LLERE+G%C3%96RE+SPORCU+DA%C4%9EILIM.pdf /erişim: 7 mayıs 2013) bunlar daha çok rutin çizelge faaliyetlerinin değerlendirilmesiyle ilgilidir.

Gidişatla ilgili farklı model arayan nadir önerilerden birinde Temuçin Tüzecan "Pekin Olimpiyatları'nın ardından Türkiye Yelken Federasyonu tartışılmalı" (Orsa, *Hürriyet* 30 Ağustos, 2008) başlıklı yazısında "Yelken Federasyonu'nun bu haliyle lağvedilip, İngiltere'de olduğu gibi deniz üzerinde teknecilikle uğraşan tüm amatörlerin örgütünün" oluşturulmasını öneriyor ve bu yapının federasyona sürekli bir gelir kaynağı yaratabileceğini ve bunun da akılcı bir spor eğitim programı oluşturmakta kullanılabileceğini ekliyordu.

bağlayan (sorunların çözümünü yasa çıkararak çözmeye çalışan) bir yola sürüklendiğinden beri akıntıyı aşmakta zorlanıyor ADF...

Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı'nın gemi adamı bürokratlarının (son değişikliklerle Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün)[15] hazırladığı amatörleri ilgilendiren mevzuat değişikliklerinin sürekli "pervaneye halat/zincir dolaması"nın temelinde amatörlüğü, ticaret denizciliğinin gözüyle "iş-meslek" olarak algılayan, ya da denizciliğin diğer alanlarını ticaret denizciliğinin bir parçası, figüranı olarak gören, amatör denizciliğin temsiline de izin vermeyen, başka bir deyişle kamu politikalarının oluşturulmasında STK'larla birlikte çalışmama anlayışı yatar. Bu anlayış daha önce söz edilen "ülkemize özgü bürokratik zihniyetle" örtüştüğü oranda amatör denizciliğin alanı sığlaşıyor.

Bu modern öncesi anlayışın "denizciliği sevdirmek" iddiasıyla gerçekleştirdiği (veya maddi olarak desteklediği) festivaller, yarışmalar, yayınlar veya girişimler (örneğin "deniz izciliği" gibi militer temalı faaliyetler önerebilen Deniz Kültürü Çalışma Grubu) "pusulası şaşmış" bir denizciliğin örnekleriyle doludur. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı (1 Temmuz 2007) kutlamaları çerçevesinde "Türk denizcilik kültürünü gençlere aktarmak" iddiasıyla hazırlanan ve 600.000 adet basılıp dağıtılan baştan sona yanlışlarla dolu 32 sayfalık *Küçük Denizcinin El Kitabı* bakanlığın gemi adamı bürokratlarının amatör-sportif denizciliğe bakışını, bilgi düzeyini ve zihniyetini yansıtan iyi bir örnek. Bir başka hamhalatlık örneği de Denizcilik Müsteşarlığı uzmanlarınca hazırlanan, 10.000 adet basılarak (2010 ve 2011, 82 sayfa) dağıtılan, intihal çizimler ve metinler dışında, yanlış ya da eksik bilgiler, anlatım bozuklukları ve özensizliklerle dolu *Denizcinin El Kitabı*'dır.[16] Bakanlığın yıl sonu değerlendirmelerinde "faaliyet" olarak sunulan "donanımsız özgüven" ürünü bu göstermelik işlerin ne amatör-sportif denizciliğe ne de deniz kültürüne sahici bir katkısı vardır.

Öne çıkan semboller ve değerler

Denizcilikte sosyal kültürel olarak ön plana çıkarılan değerlerin niteliği açısından bakıldığında kültür ve uygarlık üzerine yoğunlaşmak yerine gaza-

15 Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü, her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirler, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirir ve denetler (KHK/655).

16 Bakanlık ilgilileri yayımlanan veya kendilerine ulaştırılan eleştirilere kulak asmadı, yayınları basmayı ve dağıtmayı sürdürdü, hatta *Denizcinin El Kitabı*'nın internette TURMEPA sitesinde pdf olarak bile yayımlanmasını sağlandı (http://www.turmepa.org.tr/mavi_icerik.aspx?id=33 / erişim 8 Şubat 2013). *Küçük Denizcinin El Kitabı*'nın eleştirisi için bkz. Buyurun İşte Kara! *Radikal* 2, 26 Ağustos 2007. Yazının daha geniş bir versiyonu *Yacht Türkiye* dergisinde (Ekim 2007) yayımlandı.

vatname dilini aşamayan, hamasetten geçilmeyen bir dilin ve sembollerin hâkimiyetindeki denizcilik kültürüyle karşılaşırız. Kültür teknolojik gelişmelere, uygarlık savaş tarihi başarılarına kolayca indirgenir. Gerçi bu durum sadece denizciliğe özgü değil. Örneğin genel tarih eğitimimizin akışı da bu yöndedir. Bir araştırmaya göre lise son sınıf tarih kitaplarında anlatılan Osmanlı tarihinin %24'ü kültür ve uygarlık üzerineyken, % 76'sı savaş tarihi üzerinedir. Denizcilik tarihi ile ilgili Turgut Reis, Uluç Reis, Barbaros gibi ünlü korsanlar hakkındaki tarihi romanlarımızın çoğu doğrudan doğruya savaşı, savaşmayı anlatan, biçilen gövdeler, kesilen kelleler, oluk gibi akan kanlar, yakılan, yıkılan kaleler-şehirler, ele geçen esir ve ganimetlerin heyecanla anlatıldığı "gazavatnamelerin/fetihnamelerin" dilinin girdabında dolanır durur. (Anıların, geleneklerin çoğu zaman "anlatılarla kurulduğu" düşünüldüğünde Hıristiyan kadınların bu romanlarda ele alınış biçimi günümüz için de hayli aydınlatıcıdır.)

Genç yaşlarda öğrenilen bu tarih anlayışı "deniz gücü" gibi daha sonra öğrenilen temel kavramlarla beslenerek neredeyse toplumun zihninde değişmez bir denizcilik algısı olarak varlığını sürdürür. Denizciliğin iktisadi ve sosyal yönü üzerine yapılan araştırmaların azlığıyla birlikte, deniz kültürünün kaynaklarını askerî donanmadan ibaret sayan, diğer kaynakları onun bir yan kolu veya tamamlayıcısı olarak gören "deniz gücü" tanımı "gücü" bütün faaliyetlerin üstünde amaç haline getirir. Bu siyasal-kültürel miras "deniz-tekne-insan" ilişkisini "iş-meslek" temelinde tanımlayan anlayışın önemli bir argümanıdır.

"Denizcilik gücü"nü vazgeçilmez bir değer ve ölçü olarak gören bu (militer) dil denizcilik camiasındaki herkes gibi amatör denizciler için de kuvvetli bir akıntıdır. Bu akıntıyla yol almaya çalışan örneklere de sık rastlanır. Örneğin, denizcilik dergisinin optimist yarışı için "Geleceğin amiralleri yetişiyor" diye başlık atabilmesi, denizcilik sempozyumuna (2008) katılan yelken kulübü başkanının denizciliğin yaygınlaşması/geliştirilmesi hakkında konuşurken "amaca ulaşmada en büyük güç deniz kuvvetleridir" diyebilmesi, sivil insanların "denizcilik gücü" "denizlere hâkim olmak" vb. gibi askerî temalı argümanları rahatlıkla kullanabilmesi, askerî olmayan konuların da askerî (militer) bir mantıkla düşünüldüğünü gösteriyor.

Amatör-sportif denizcilik bu tür sembollerin-değerlerin rüzgârıyla değil, bu sporun/hobinin amatör yönünü öne çıkaran sembollerin ve değerlerin, insan-tekne-deniz hikâyelerinin, gün ışığına çıkarılması, aktarılması ve çoğalması ile gelişebilir.[17]

17 İstanbul'dan İzmir'deki yelken yarışlarına (1933) birlikte inşa ettikleri ve "*Coşkun*" adını verdikleri açık bir yelkenli tekneyle (yole, 6.15 m.) beş günde giden Harun Ulman ve Behzad Baydar; Marmara'ya yelken açmanın bir rüya olduğu zamanlarda yorganını, döşeğini alarak İstanbul'dan

Medyada amatör denizcilik

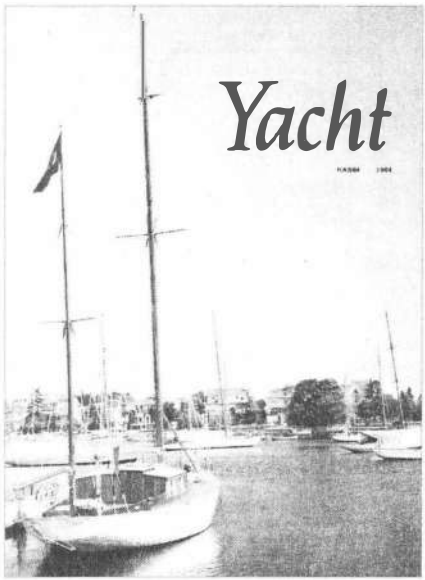
Başlarına bir felaket gelmedikçe basında amatör denizcilerle ilgili pek haber/yorum çıkmaz. Çıkan haberlerde de amatör-profesyonel denizci ayrımını gözetmeyen bir yaklaşımla daha çok teknenin performansı, büyüklüğü, pahalılığı, sahibinin zenginliği vurgulanır. Eski denizciler "Denizin zengini, fakiri olmaz denizcisi olur..." dese de deniz-tekne-insan ilişkisi hakkında toplumun genel algısının bu noktadan başladığı söylenebilir. Şüphesiz teknenin bir "lüks", denizde "seyir etmenin" zengin işi olduğu algısının yerleşmesinde ve yaygınlaşmasında devletin(toplumun) denize, denizciliğe bakışı, yaklaşımı, amatör denizciliğin geliş(e)memesi, kayık-sandal geleneğinin kaybolması gibi birçok özel ve genel neden yanında böylesine bir habercilik geleneğinin de etkisi büyüktür. Basında amatör denizcilikle ilgili köşe yazılarının çoğunlukla ürün ve marka tanıtımına yönelik olması, bu sporun-hobinin amatör yönünün önemsenmemesi de önemli bir eksikliktir. Sonuçta amatör denizcilik oldukça pahalı tekneler yanında, mütevazı irili-ufaklı motoryatların, yelkenli yatların, motorsuz sandalların ve küçük yelkenlilerin de mekânıdır ama onların sesini pek duyamayız.

Av ve Deniz (1945-1947), *Yacht* (1964-1969) dergilerinden itibaren amatör denizcilere yönelik birçok dergi yayımlandı, yayımlanıyor ama bunlar içinde Mayıs 1984'te yayına başlayan *Yelken Dünyası*'nın yeri ayrıdır. Onca yıl ortada kitap, bilgi edinilecek doğru dürüst kaynak vb. yokken "amatör bir heyecanla" hayaller denizine doğru yelken açılmasını sağlayan dergiydi 2008'de yitirdiğimiz Mesut Baran dönemindeki *Yelken Dünyası*.

Günümüzde sektör dergileri, genel denizcilikle (seyir, navigasyon, meteoroloji, donanım, malzeme bilgisi vb.) ilgili yazıların ve yazı çeşitliliğinin azlığı yanında, tekne tanıtımı, gezi ve özellikle yerli ve uluslararası yarış yazılarının/haberlerinin yoğunluğu ile dikkat çeker. Bu durum, reklamlar ve yayınlar sayesinde alabildiğine normalleşmiş, kabul görmüştür. Ticareti değil ama denizciliği geliştirmek açısından sağlıksız bir yayıncılık göstergesi sayılabilecek bu gidişat, denizcilikteki bilgi, tecrübe, uzman, fikir, proje... yoksunluğu kadar, denize açılmaktan çok izleyici-tüketici-müşteri olmayı teşvik eden endüstriyel sporun (örneğin, Volvo Okyanus Yarışı, Amerika Kupası...) denizcilikteki hızlı gelişiminin de bir sonucudur.

Öte yandan "denizde çalışanlara" yönelik denizcilik dergileri deniz kültürü, amatör denizcilik gibi konulara yer verseler de değerlendirmelerde mes-

Çanakkale'ye futasıyla askere giden Süleyman Dirvana; yıllardır sandalıyla kürek çekerek yurtiçi ve dışında uzun seyirler yapmayı sürdüren Hüseyin Ürkmez ya da kendi yaptığı teknesi *Yosun* ile dünyayı dolaşan, daha sonra teknesini iki genç denizciye, Yeşim ve Tonguç Tokol'a hediye eden ve anılarını *Deniz Çingenesi* (AMYC, 2008) kitabında anlatan geçen yıl kaybettiğimiz Eralp Akkoyunlu gibi birçok örnek sayılabilir.



Av ve Deniz *ve* Yacht *dergileri.*

leki deformasyon zaaflarının eksik olmadığı görülüyor.[18]

Amatör denizcilerin haberleşme, bilgi edinme için kullandıkları en popüler araç olan internet sitelerinde ise umut vaat eden "özgün site" sayısı ne yazık ki oldukça az.

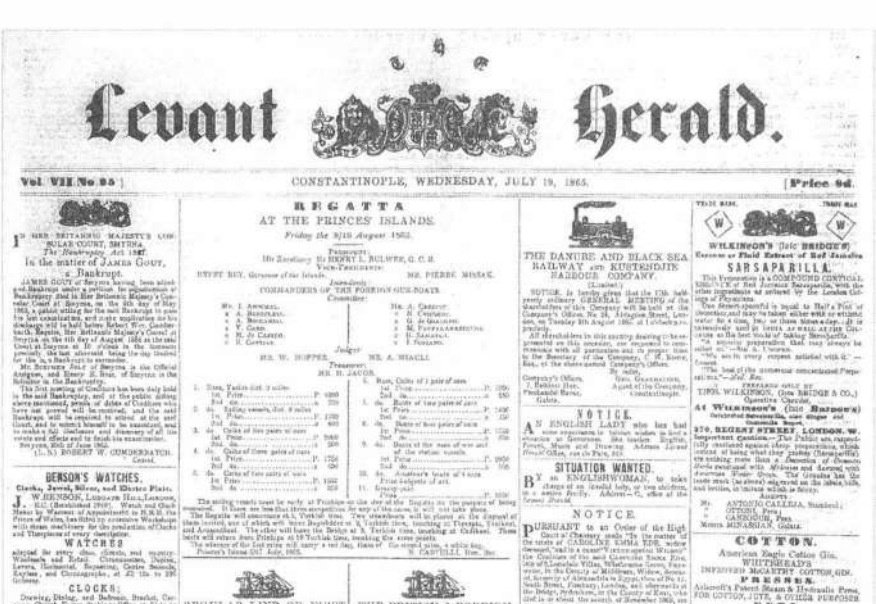
İlk yelken kulüpleri

Kürekli ve yelkenli teknelerin, 19. yüzyıl sonlarında gezi ve spor amacıyla kullanılmaya başlanmasını çok iyimser bir yorumla ülkemizde ilk amatör denizcilik örnekleri[19] olarak sayılabilir. Bugün kaybolmuş olsa da kayık (sonraları sandal) gezintisi İstanbul'un daha da eski bir geleneğidir, kayıkhaneler deniz kenarındaki hemen her yapının vazgeçilmez birer parça-

18 Dünya'yı dolaşmadığı bilinen bir denizci için geçtiğimiz yıl verilen "Altın Yunus" ödülü, bilgi sığlığının ve spekülasyon hevesinin oldukça absürd bir örneği sayılabilir. *Deniz Ticaret Gazetesi* (dergisi de var) 25 Aralık 2012'de Başbakan'ın ve Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanı'nın da katılacağını duyurduğu ödül töreninde verilen Altın Yunus ödüllerinden birinin sahibi ve ödül verilme gerekçesi şöyleydi: "Beykozlu Mustafa Ihsan, 1930 yılında dünyayı yelkenle dolaşan ilk Türk".

19 *Mübtediler (yeni başlayanlar) için Denizcilik ve Kotracılık*, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, 1927 (Eski Türkçe, İngilizceden çeviri) ile ikisi de T.I.C.I. Denizcilik Federasyonu yayını olan, *Kürekçilik*, Julıos Melsbach (1934) ve *Yarış Taktikleri (Tabiyeleri)*, *Manfred Curry* (1935) kitapları amatör-sportif denizciliğe yönelik ilk kitaplar sayılabilir.

sıydı. Yelkenli sporu konusunda Cem Atabeyoğlu'nun çeşitli dergi ve ansiklopedilerde yer alan yazıları ve yazarın *Türk Yelken Sporu Tarihi* isimli kitapçığı (Türk Spor Vakfı Yayınları, 1986) sürekli referans alınan temel kaynaktır. Ancak başta bu temel kaynak olmak üzere yelken kulüpleri tarihi, yelken yarışları, tekne tarihi gibi konularda verilen temel bilgilerin hayli yetersiz ve yanlış olduğu, yeni araştırmalarla konunun araştırılması, zenginleştirilmesi gerektiği söylenebilir. Örneğin Atabeyoğlu, yelken sporunun 1890'lı yılların sonunda İngilizler tarafından başlatıldığını, bu yıllarda İngilizlerin kurduğu Prinkipo Yelken Kulübü'nün 1898'de ilk yelken yarışını düzenlendiği bilgisini vermektedir. Oysa İstanbul'da haftalık olarak İngilizce yayımlanan *Levant Herald* gazetesinde Büyükada'da yapılan "kürekli ve yelkenli" yarışların sonuçları (31 Ağustos 1859), Adalar Yarışı ilanı (19 Temmuz 1865), Woods Paşa'nın komodoru olduğu The Constantinople Yacht Club'ın toplantı haberi (5 Temmuz 1871), aynı kulübün "Büyükada Yarışı" haberi (26 Ağustos 1871) ve Imperial Yacht & Boating Club'ın "Büyükdere'de Boğaz Yarışı" (27 Haziran 1873) haberi gibi tarihe ışık tutacak birçok bilgi yer almaktadır. Ayrıca 1800'lü yılların sonuna doğru kurulan San Stefano Yat Kulübü'nün ilk ciddi yat ve denizcilik kulüplerinin başında geldiği de biliniyor (Tuna, 2006). İstanbul'da 1915'te el



Levant Herald.

Vol. VII. No. 95 | CONSTANTINOPLE, WEDNESDAY, JULY 19, 1865. | Price 9d.

REGATTA
AT THE PRINCES' ISLANDS.
Friday the 28th August 1865.

THE DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR COMPANY.

NOTICE.

SITUATION WANTED.

NOTICE

REGULAR LINE OF FIRST CLASS STEAMERS.

THE BRITISH & FOREIGN STEAM NAVIGATION COMPANY.

STEAM TO LIVERPOOL.

WILKINSON'S (late BRIDGE'S) Essence or Fluid Extract of Red Jamaica Sarsaparilla, with the other ingredients as ordered by the London College of Physicians.

SARSAPARILLA.

COTTON.

FUEL.

İstanbul'da İngilizce yayımlanan Levant Herald *gazetesinde Adalar Yarışı ilanı (19 Temmuz 1865).*

Amatör-sportif denizciliğe yönelik ilk kitaplar.

konulan İngiliz teknelerinin dağıtıldığı biliniyor ama sayıları ve hangi kulüplere verildiği hakkında bir bilgimiz yok. Atatürk'ün direktifiyle ve Moda'daki İngiliz Yat Kulübü'nün katılımıyla 8 Nisan 1935'te kurulan "Moda Deniz Kulübü" Cumhuriyet döneminde İstanbul'da kurulan ilk yat kulübüdür.

Kozmopolit nüfus yapısı göz ardı edilerek anlatılan, ulusallığa sıkışmış denizcilik tarihi hayli eksik ve yetersiz kalır. Alanya Kalesi'nde veya Trabzon Ayasofya kilisesi duvarlarındaki tekne grafitileri, Pontus paraskalmionu, Dicle'deki kelek, balıkçılığa girmiş Rumca, denizcilikteki İtalyanca, 19. yüzyılda Ünye'de gemi kızaklarında çalışan Ermeni denizci ve doğramacıları ya da futa ustası Corci, Levantenlerin kulüpleri-yarışları... bu coğrafya denizciliğinin tarihini ve zenginliğini yansıtır.[20]

20 Örneğin, pıraçire/praçira, Osmanlı döneminde Ege Denizi'nde kullanılan ve Midilli güneyinde Plomari kasabası tezgahlarında yapılan bir tekne türünün ve bu teknenin kullandığı yan yelkenlerin adıdır; ya da "Apo ton Tzandarli, panda kedili ke evloghi" "Çandarlı Boğazı'ndan geçerken kandil yak, dua et" anlamında fırtınalı havada boğazdan geçişin güçlüğünü vurgulayan Rumca bir atasözüdür. Dilimizde denizciliği referans alan atasözlerinin azlığı, referans olanların, daha fazla bilinen deniz, gemi, kayık vb. gibi sözcüklerle sınırlı kalması denizcilik dilinin, kültürünün zenginliğini içermemesi, denizcilik kültürünün gündelik hayattaki durumunu da gösteriyor.

Seyredilen denizler denizci yapar bizi

1960'lı yıllar Falih Rıfkı Atay'ın "Yelkensiz Türkiye Denizleri" (aktaran *Yacht*, Ağustos 1966) diye durumu özetleyen bir makale yazdığı yıllardı. Marmara Adası deniz haritalarında "yasak askerî bölge" gözüküyor, Marmara dışında yerli ve yabancı yatlara ateş bile açılabiliyordu. Marmara'da Ereğli dışında sığınılabilecek bir liman yoktu. Yat diye bir sınıfın yer almaması nedeniyle yük, yolcu ve hizmet gemilerine göre düzenlenmiş mevzuat yatlara da uygulanıyordu. Örneğin Çanakkale'yi geçecek tekneler burada Osmanlılar zamanında Boğaz'da izin belgesi soran "ferman gemisi" uygulaması gibi Sahil Sıhhiye ve Gümrük (!) işlemlerini yaptırmak zorundaydılar. Denizcilik de mevzuata paralel bir gelişme göstermiş, amatör denizciler tek-tük örnekler dışında pek uzak yollara heves etmemiş, edememişti. İstanbul'da Boğaz ve Adalar arası seyir yapılıyordu.[21] İlk uzun mesafeli yarışlar, Donanma'nın öncülüğü ve sponsorluğu sayesinde gerçekleşti, hâlâ da öyledir. O yıllarda 41 millik İstanbul-Gölcük Donanma Kupası 2 etapta yapılabiliyordu. "Açıkdeniz Akdeniz Kupası Yacht Yarışı" adı altında 1967'de İstanbul-İzmir arasında 280 millik tek etaplı ilk yarışa katılan 17 teknenin 9'u yarışı bitirebilmişti. Aynı yarışa 1968'de katılan tekne sayısı sadece 7 idi. Çanakkale'de yanaşan Gümrük motoruna tekmil verilerek geçilen bu yarışlara kadar Çanakkale'den çıkan yat yok denecek kadar azdı.

Sadun ve Oda Boro'nun (ve Kanarya Adaları'nda katılan Miço'nun) 10.5 metrelik *Kısmet*'le yaptıkları ve *Pupa Yelken* kitabı ile ölümsüzleşen dünya turu serüveni (1965-68) ülke çapında büyük ilgi gördü, yankılandı ve denizseverler için sembol haline geldi. Boroların dünya turunu gerçekleştirdiği 1960'larda dünya turu yapan tekne sayısı onlarla ifade ediliyordu. Günümüz imkânlarıyla karşılaştırıldığında seyir hayli meşakkatliydi, tehlikelerle/belirsizliklerle doluydu. Elektronik seyir aletleri yoktu, sadece sekstant vardı, haberleşme kısıtlıydı. Ancak Boroların turu sadece bir denizcilik başarısı değildi, seyir boyunca *Hürriyet* gazetesinde de yayımlanan anıları kapalı bir toplumun gözünü "dünyaya açtı". Necati Zincirkıran "Barbaros Hayrettin Paşa'dan sonra hiçbir Türk denizcisi Sadun Boro kadar sevilmedi ve tanınmadı" der. Sadun Boro, 1952'de 11 metrelik bir teknede Atlantik Okyanusu'nu ilk geçtiğinde 24 yaşındaydı. Hikâyesini *Bir Hayalin Peşinde* (Ege Yayınları, 2004) kitabında da anlatan Boro, "İngiltere'den Amerika'ya gidecek kotrada bir arkadaş aranıyor" ilanına müracaat ederek bu seyahate katılmıştı. "O seyahat bana açık deniz yolculuklarının hastalığını aşıladı" der Sadun Boro.

Kısmet'in dünya seyahati sonrası denizciliğe yönelik toplumsal ilgi/he-

21 Yücel Köyağasıoğlu'nun İstanbul Kotraları (AMYC Yayınları, 2007) kitabı Cumhuriyet sonrası amatör-sportif denizciliğin geçmişine ışık tutan önemli bir kaynaktır.

ves doruk noktasına ulaşsa da yazı boyunca özetlenmeye çalışılan nedenlerden dolayı bu ilgi/heves "denize açılacak yol bulamayınca" zamanla kayboldu. Nitekim Borolardan 25 yıl sonra bile dünya turunu tamamlayan ikinci bir amatör denizcimiz yoktu. Ancak Boroların seyahati ve *Pupa Yelken* kitabı birçok denizsever için ilham kaynağı olmayı sürdürdü.[22]

1970'li yıllar ahşabın yanında polyester tekne imalinin de başladığı, 1974 sonrası Kıbrıs'tan çok sayıda kaçak tekne geldiği,[23] 1980'ler tekne turizminin ve ithalinin geliştiği yıllardı. Kayıklar, sandallar ki insanların en kolay, en ucuz ve emniyetli biçimde "denize açıldıkları" tekneler çoğalacağına azaldı zamanla, ustalar da kayboldu "el altından". Oysa denizciliğin geliştiği ülkelerde, dingi olarak bilinen küçük tekneler mesafe tanımaksızın her yerde görülebilir; çok uzun yollar kat edeni yanında okyanus geçenlerine bile rastlanıyor. Örneğin İngiltere/Greenwich'deki National Maritime Museum'da 40.000 mil yapmış 4.8 metrelik bir dingi sergileniyor. Amatör-sportif denizciliğin "amatör yönünü" besleyen tekne tipleri, barınma olanakları, teşvik edici mevzuat hükümleri kadar insan/tekne/deniz hikâyeleri bu spora/hobiye olan hevesi, merakı artırır. Birçok "deniz ehli" denizciliğe, doğayı tanıma, onunla bütünleşme, onu dinleme, ona uyum gösterme, saygılı olma olarak bakmanın (sürdürülebilir denizcilik) denizciliğin ruhuna daha uygun olduğunu düşünür. Doğayla barışık halde onu tanımaya çabalarsanız doğanın ruhunuza, hayatınıza katacağı çok şey vardır. Yürüyüş, dağcılık gibi diğer doğa sporlarında da bu böyledir. Denizciliği de abartmadan tevazu içinde yapmalı amatör denizci.

Bugün Türkiye'de 360 tekne ve yat imalatçısı faaliyet gösteriyor. Yat/yelken dergilerindeki reklamlar veri alınırsa 50'yi aşkın kurum "yatçılık eğitimi" veriyor. Bu sayısal artışlara bakılarak denizcilikle ilgili ticaretin denizcilikten hızlı geliştiği söylenebilir.

Kıyıların uzunluğu ya da üç tarafın denizle çevrili olması değil; denize açılmak, denizin üzerinde olmak; seyredilen, bayrağın, flamanın dalgalandığı denizler denizci yapar bizi. Bu da öncelikle amatör-sportif denizciliğin gelişip kültürümüzün önemli bir parçası haline gelmesiyle mümkündür.

---

22 Borolar'dan sonra Dünya turu veya uzakyol seyri yapan hatta bunları yazdıkları kitaplarda anlatan Osman-Zuhal Atasoy'dan Özkan Gülkaynak'a (*Uzaklar, Atasoylar'ın Dünya Seyahati*, Osman Atasoy, 2004; *Özgürlük Hattının Batısına*, Özkan Gülkaynak, 2011) birçok denizcimiz olsa da bunları değerlendirmek yazının konusu değil. Ancak İstanbul Kalamış'ta "Sadun-Oda Boro ve Amatör Denizciler Anıtı" adıyla Mayıs 2011'de açılan, araçsal bir zihniyetin ürünü olan anıt Boroların sembolik anlamlarını sıradanlaştırdığı gibi, tartışmalı yönleriyle de (anıtın adı, yeri, temsil gücü, yer alanların seçim kıstasları...) amatör denizciliğe bir değer kat(a)mıyor. Eleştiri için bkz. Sezar Atmaca, Sembollerin Kaybı ve Amatör Denizciler Anıtı, 26 Mayıs 2011. http://groups.yahoo.com/group/denizciler/message/8342 (erişim 29 Nisan 2013).

23 Coşkun Aral, *Hürriyet* 21 Kasım 2010.

KAYNAKÇA

Atabeyoğlu, Cem, *Sporda Devlet mi Devlette Spor mu?*, TMOK, 2001.

Arsay, Teoman, *Kader*'in Kadersizliği, *Yelken Dünyası*, Aralık 2005.

Atmaca, Sezar, "Türk Bayrağına Geçiş Olacak mı?", *Radikal* (Yorum), 22 Eylül 2009.

—, "1 Temmuz Amatör Denizcilerin Bayramı mı?", *Yelken Dünyası*, Ağustos 2004.

—, "Denizin Dilini Anlamalı", *Radikal Kitap* eki 18 Haziran 2010.

—, "Denizcilik Eğitiminde Yeni Adımlar", *Yelken Dünyası*, Kasım 2008.

—, "Denizcilik İstatistiklerinde Türkiye", *Denizcinin Günlüğü 2010*, ADF Yayınları.

—, "Denizcilik Şişerken Sorunları Tartışabilmek", *Yacht Türkiye*, Ekim 2008.

—, "Denizcinin Günlüğü Hangi Denize Açılır?", *Denizcinin Günlüğü 2010*.

—, "Kıyıların Uzunluğu Değil...", *Denizcinin Günlüğü 2008*, ADF Yayınları.

—, "Mesut Baran'ın Ardından", *Yelken Dünyası*, Ağustos 2008.

—, "Sorunları Tartışabilmek, *Denizcinin Günlüğü 2009*, ADF Yayınları.

—, "Yakınımızdaki Uzak Denizler", *Radikal 2*, 5 Temmuz 2009.

Baltazzi, A.; Galdies, G.; Poulimenos, G., *İzmir Rumcası Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012.

Belge, Murat, "Mavi Anadolu Tezi ve Halikarnas Balıkçısı," *Birikim*, sayı 210, Ekim 2006.

—, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2005.

Deniz Ticareti İstatistikleri, Denizcilik Müsteşarlığı DTGM, 2009 ve 2010.

Dünya gazetesi, Perşembe Postası, Eylül 2010.

Emiroğlu, Kudret, *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, İş Bankası Kültür Yayınları, 2012.

Kıvanç, Ümit, "Atarını havluyu Olimpiyat'ın suratına", *Taraf* 16 Ağustos, 2008.

Loibner, Dieter, *Sürdürülebilir Yelkencilik*, çev. Doğan Çelen, ADF Yay. 2013.

Müller-Wiener, Wolfgang, *İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

Pultar, Mustafa, *Denizin Dili Denizin Yazısı*, ADF Yayınları, 2010.

Talimciler, Ahmet, *Sporun Sosyolojisi, Sosyolojinin Sporu*, Bağlam Yayınları, 2010.

Tuna, Turgay, *Deniz Fenerinin Işığında Yeşilköy*, Karakter Color A.Ş. 2006.

Türker, Orhan, *Galata'dan Karaköy'e*, Sel Yayınları, 2007.

Yacht dergisi külliyatı (Temmuz 1964-Aralık 1969).

Zincirkıran, Necati, "Denizi Karadan Seyrede Seyrede Ölüp Gitti", *Yelken Dünyası*, Aralık 2005.

Tarihî denizcilik sözlüklerimiz

MUSTAFA PULTAR

Giriş

11. yüzyıldan başlayarak Akdeniz'in kıyı toplulukları ile karşılaşan atalarımız, doğal olarak bu kıyıların kültürü tarafından etkilenmiş ve onların bazı kültürel öğelerini benimseyerek kendilerine uydurmuşlardır. Bu kültürel etkilenmenin belirgin olduğu alanlardan en önemlisinin denizcilik dili olduğu öne sürülebilir.

Akdeniz denizcileri tarafından kullanılan denizcilik dili, bu denizin bütün kıyılarında kullanılan ve *lingua franca* olarak bilinen ticaret dilinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Ortaçağdan 19. yüzyıl başlarına kadar kullanılmış olan *lingua franca*, yalnızca sözel olarak kalmış bir dildir ve yazıya geçmemiştir. Denizcilik terimleri ve deyimleri Akdeniz'in tüm kıyılarına bu dil aracılığıyla yayılmış ve her ülkenin dil özelliklerine göre değişime uğramıştır. Osmanlıca denizci dilinin oluşmasında da bu dilin etkisi büyüktür. Aşağıda eserlerinden söz edeceğim Süleyman Nutkî bu konuda şunları söylemektedir:

> Her ülkenin gemicileri arasında terimler ile garip ve çeşitli deyimlerle karışık ayrı bir dil dolaşır. Aslında üç dilden oluştuğu halde denizcilik terimleri çoğunlukla İngilizce, Fransızca ve İtalyancadan kaynaklandığı için, başka dillerde de tanık olunulan bu çelişki, Osmanlı dilinde daha geniş bir temel oluşturmaktadır (1917, 3).[1]

Lingua franca'dan Türkçeye giren denizcilik terim ve deyimlerinin kökenleri ile bunların Akdeniz'de kullanım biçimleri, Henry ve Renée Kahane ile

1 Bu ve diğer alıntıların Osmanlıcadan çevirisi bana aittir.

Andreas Tietze tarafından araştırılmıştır. Bu araştırmalarının sonucu olarak yayımladıkları kitap (1958) halen de konunun temel kaynağı olmak niteliğini korumaktadır. Söz konusu araştırmacılara göre denizcilik terimleri Türkçeye ya doğrudan doğruya ya da Türkçenin ses özelliklerine uyum gösterek (örneğin, Venedikçe *paranco di rollé*'den 'palangarule') veya Rumca aracılığıyla (örneğin, İtalyanca *stramazzo*'dan Rumca *stromatsa* aracılığıyla 'usturmaça') ya da Türkçe sözcük ya da deyimlere benzetilerek (örneğin, İtalyanca *paranchino*'dan 'karanfil') girmişlerdir. Ancak bu denizci dili on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar sistematik olarak derlenmemiş ve yalnızca çeşitli kaynaklarda kullanılmış sözcükler olarak kaydedilmiştir.

Gemicilik Fenni

Uzun süre sözlü kültürün parçası olarak yaşayan ve çeşitli değişimlere uğrayan denizcilik terimlerinin yazılı kaynaklar biçiminde derlenmesi, ancak 19. yüzyılda Osmanlı donanmasında başlayan ıslahât (iyileştirme) sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde donanma-i hümâyûnun çeşitli bölümlerinde görev verilen İngiliz subayların etkisi, deniz kültürünün gelişmesinde de açıkça görülmektedir. Bu kapsamda, Türkçe denizcilik terimlerini yazılı bir kaynakta derleme çabasını ilk kez Mekteb-i Bahriye-i Şahane'de gemicilik öğretmeni olan Kolağası İsmail Hakkı'nın *Gemicilik Fenni* (1874) adlı eserinde buluyoruz. Kendisinin Nares'in denizcilik kitabından (1862) tercüme ederek derslerinde kullandığı notlara, Alston (1871) ve Burney'in (1869) kitaplarından da derlediği bilgileri de ekleyerek yayımladığı bu kitap, bir sözlük düzeninde tertip edilmemiş olsa bile, Türkçede ilk denizcilik terimleri derlemesi olarak kabul edilebilir. Kitapta, söz konusu terimler, ilgili oldukları konuların işlenmesinden önce kısa paragraflar biçiminde tanımlanmaktadır. Ancak, bu biçimdeki düzenleme, kitabın bir sözlük olarak kullanımında zorluklar yaratmakta olup, Nutkî bu zorluğu şöyle belirtmektedir:

> Rahmetli Hakkı Paşa'nın *Gemicilik Fenni* adındaki yapıtının derlenmesi ve kaleme alınmasında ... terimler ve deyimler sırası geldikçe cümle arasında kaydedilip yazıldığından, yeni başlayan biri, bir sözcüğün anlamını öğrenmek için dört yüz sayfalık kitabı baştan aşağı gözden geçirmeğe mecburdur (1917, 3).

Lingua franca'dan denizcilik dilimize girmiş olan terimler zaman boyunca değişmiş ve birçok durumda özgün halleri tanınmaz olmuştur. Nutkî'ye göre bunun nedenleri arasında Osmanlı dilinin şivesi ve söyleyiş ahengi ile, denizcilik terimlerimizin, kaynakları olan Avrupa dillerine aykırı olması bulunmaktadır. Ayrıca Arap harfleriyle eski yazımlarının da belirsiz olması-

nın bunda önemli rol oynadığı söylenebilir. Böylece aynı terim farklı dönem ve yerlerde farklı olarak görülmektedir. Örneğin Latince *caudica* terimiden kaynaklanıp da İtalyancaya *cocca* olarak geçen terim, dilimizde farklı dönemlerde 'koka', 'kuka', 'köke', 'göke' ve 'göğe' olarak görülmektedir. İsmail Hakkı'nın kitabının önemli özelliklerinden biri de bu hususta ortaya çıkmakta, ele alınan terimlerin, kitabın yazıldığı dönemdeki kullanılışlarını saptamasında görülmektedir. Kendisi bu konuyu şu biçimde açıklamaktadır:

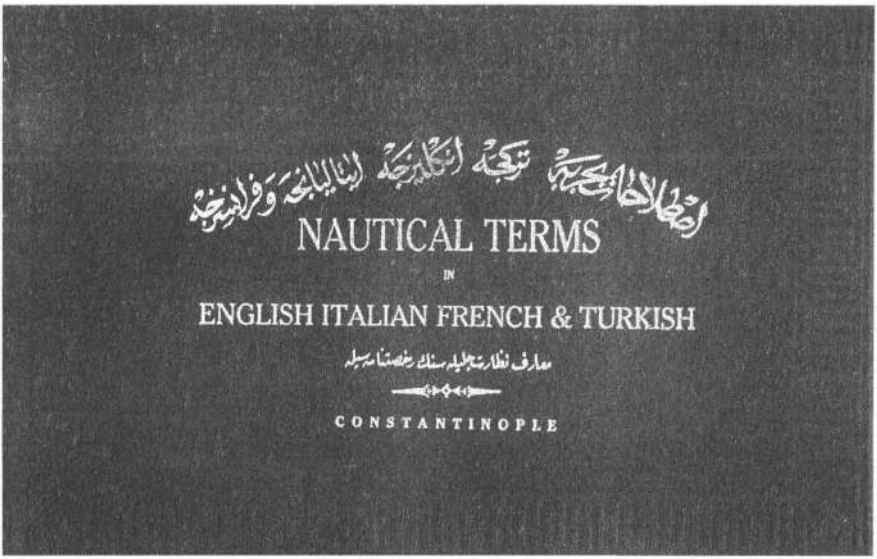
> Gemicilik terimlerinin pek çoğu zaten İtalyan dilinden alınmış ve bunların gerçek anlamı bilinmekte ise de zamanla bazılarının asıl anlamları değişmiş ve denizcilik terimi olarak birer yerde kullanılmaları kararlaştırılmış ve bundan dolayı bunların iyileştirilmesi ve değişmesi olanaksız hale girmiş olduğundan, onların gerçek anlamlarını kullanmadan çekinilerek, günümüzde padişah donanmasında her ne anlam ve yerde kullanılmakta ve nasıl dile getirilmekte ise bu kitapta aynı biçimde kullanılmaları zorunlu olmuştur (11).

Istılâhât-ı Bahriye *(Thompson)*

19. yüzyılın sonlarına doğru yayımlanan birçok denizcilik sözlüğü günümüzdeki sözlük düzeninden, yani alfabetik olarak dizilmiş sözlü tanımlar düzeninden farklı olarak tablolar biçiminde bir konu etrafında toplanmış sözcük listelerinden oluşturulmuştur. Bu tablolar, bazı kitaplarda levhalar biçiminde derlenmiş çizimler ile de bir arada bulunmaktadır. O dönemde Osmanlı deniz subayları tarafından sıkça sözü edilen resimli bir ansiklopedi (Paasch 1890) bunun tipik bir örneğidir.

Öte yandan, tablo olarak derlenmiş bazı sözlükler ise aynı terimin çeşitli dillerdeki karşılıklarını verecek biçimde de düzenlenmiştir. Türkçenin ikinci denizcilik sözlüğü olarak kabul edebileceğimiz bir sözlük, *Istılâhât-ı Bahriye* (1893) böyle bir sözlüktür. İstanbul'daki İngiliz liman başkanı William Thompson tarafından hazırlanan ve daha çok İstanbul Limanı'na yanaşan yabancı gemilerdeki denizcilerin işini kolaylaştırmak üzere düzenlenmiş olan sözlüğün girişinde, yazar amacını söyle açıklamaktadır.

> Şu yapıtın yayımında amaç, denizcilik terimleri ve gemi seferi işlerinde kullanılan meslek ve ticaret deyimleri için bir başvuru kitabı geliştirmektir. Osmanlı dilinde ve yabancı dillerde bu yolda bir kitabın yayımı ilk kez olup güverte ve mühendis subayları, gemi kaptanları ve Akdeniz'in doğu ve batı sularındaki limanlarda gemi seferi ve deniz ticareti konularıyla ilişiği ve yakınlığı olan diğer kişiler için yararlı olacağı umulur (2).



Thompson'un Istılâhât-ı Bahriye*'sinin kapağı.*

Thompson'un *Istılâhât-ı Bahriye*'sinde yalnızca Türkçe terimlerin İngilizce, İtalyanca ve Fransızca karşılıkları bulunmaktadır; bunların tanımları ne Türkçe ne de diğer dillerde verilmiştir. Ancak yabancılarca, doğru söylenmelerini sağlamak üzere, Türkçe terimler, Arapça harflere ek olarak Latin harfleri ile de yazılmıştır. Örneğin, 'kıç omuzluğunda' deyimini 'kitch omouzloughin-da', 'çatal yakası' terimini 'tchatal yaka-si', 'birlikte boca alabanda etmek' deyimini ise 'birlikdè podjaalabanda itmek' olarak okuyoruz.

Istılâhât-ı Bahriye (Nutkî)

Thompson'un sözlüğünden on iki yıl sonra, Süleyman Nutkî'nin benzer bir sözlüğü aynı ad altında yayımlandı: *Istılâhât-ı Bahriye* (1905).[2] Bu kez yalnızca Türkçe olarak ve tablolar yerine levhalarla düzenlenen sözlük, yazarının daha sonra hazırlayacağı büyük sözlüğün öncüsü niteliğindedir. Ahşap inşaattan çelik inşaata, yelkenden buhar makinelerine geçişe, elektrik ve hidrolik gibi yeni enerjilerin hareket gücü ve iletişimde kullanımına, topçuluk ve torpidoculuğun gelişmesine değinen Nutkî, "... günden güne ilerleyen denizcilik terimlerimiz için, eksik olsa bile, bir sözlük düzenlenmesi, şimdiki durumun gösterdiği gerekten olup, tanık olunan bu gibi eksik-

2 Bu eser 1990'lı yıllarda Deniz Müzesi uzmanlarından Nurcan Bal tarafından Osmanlıcadan günümüz Türkçesine çevrilmişse de henüz yayımlanmamıştır.

liklerin tamamlanması, bizden sonra geleceklerin eğitimsever gayretlerine uygun bulunmuştur" demektedir (1905, 3).

Istılâhât-ı Bahriye aslında bir çeviri kitap niteliğindedir. Nutkî bu eserini Paasch'ın ansiklopedisinden (1890) gemicilik, gemi yapımı ve makinelerle ilgili yüz levhayı seçip, bu levhalardaki numaraların karşılığına Türkçelerini yazarak düzenlemiştir. Bu eserin, o dönemde kendisinin sorumluluğunda yayımlanmakta olan *Mecmua-i Fünûn-i Bahriye*'de forma forma basılarak donanma-i hümâyün mensuplarına dağıtılması öngörülmüştür. Söz konusu formalar daha sonra ise kitap biçiminde derlenmiştir.

Süleyman Nutkî, binbaşı üniformasıyla.

Kamûs-i Bahrî

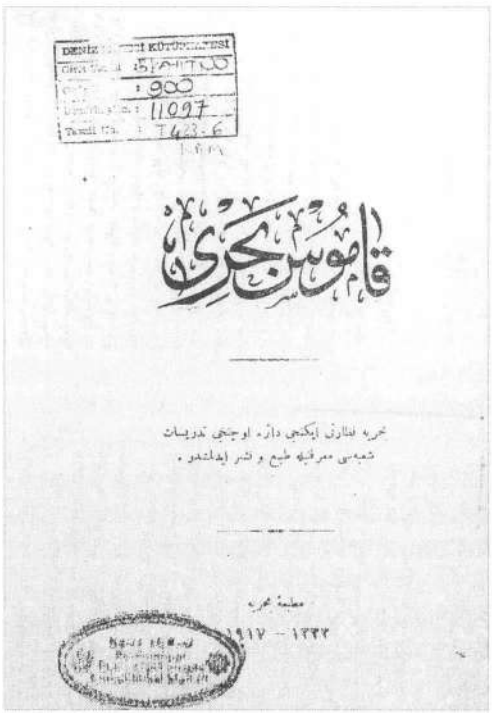
Günümüzdeki *Deniz* dergisinin öncüsü olan *Mecmua-i Fünûn-i Bahriye* dergisi ile *Ceride-i Bahriye* gazetesinin yayımlanması, Deniz Müzesi'nin kurulması gibi çeşitli girişimleri ve çok sayıdaki eserleri ile Türk denizcilik kültürünün kayda geçmesinde ve gelişmesi sürecinde akla gelen ilk ve öncü kişi olan Süleyman Nutkî'nin en önemli eseri, hiç şüphesiz, *Kamûs-i Bahrî* (1917) adı ile derlemiş olduğu sözlüktür. Gerçi kitabın başlık sayfasında, yazar olarak Süleyman Nutkî belirtilmemiş olup yalnızca "Bahriye Nezareti ikinci daire üçüncü tedrisat şubesi marifetile tab ve neşredilmiştir (basılmış ve yayımlanmıştır)" ibaresi bulunmaktadır. Ayrıca Nutkî, 'Tahdis-i Ni'met' başlıklı teşekkür bölümünde bu sözlüğün derlenmesi isteğinin Bahriye Nezareti'nden geldiğini ve kendisinin daha önce hazırlamış olduğu notları emeklilerden Nuri Kaptan tarafından düzenlenen 'Gemicilik Deyimleri' karalamaları ile birleştirerek sözlüğü derlemiş olduğunu belirtmektedir.

Istılâhât-ı Bahriye'nin açmış olduğu yolda gelişen bu sözlüğün başlıca kaynağı Arthur Young'ın denizcilik sözlüğüdür (1846). Nutkî, uyguladığı yöntemi açıklarken sunları söylemektedir:

> Bu sözcüklerin sırasıyla Türkçe karşılıkları araştırılarak bulunmuş ve bulunmayanların gemicilerimiz arasında kullanıldığı üzere Frenkçeleri alınarak sıralama yapılmış ve Paasch adındaki kişinin İngilizce sözlüğünde özel adları resimleyen çizimleri ile eksik görülen adlar alınıp eklenmiş ... ve tek Türkçe kaynağımız ise rahmetli Hakkı Paşa'nın gemicilik kitabından oluşmuştur. (1917, 4).

Düzeni bakımından *Kamûs-i Bahrî* bugün anladığımız biçimde bir sözlüktür; ancak ansiklopedik özelliği de ağır basmaktadır. Bazı maddelerin yanında onlarla ilgili şekiller ve bazıları için ise kitabın sonunda büyük levhalar bulunmaktadır. Maddelerin büyük çoğunluğunda tanımlamanın ötesinde bilgi verici ibarelerin de yer alması, bunun İsmail Hakkı'nın *Gemicilik Fenni*'nden gelen bir özellik olduğunu düşündürmektedir.

Sözlükte yer alan maddelerin denizciliğin hangi alanına ilişkin olduğu her maddenin başına konulan bir kısaltına ile belirtilmektedir. Bu alanların zenginliği, kapsanmış olan konuların şu listesinde görülebilir: gemicilik, makine, inşaiye, seyr-i sefâin (navigasyon), hey'et-i bahriye (deniz bilimi), sanâyi-i bahriye (deniz tekniği), tahte-l-bahir (denizaltı), topçuluk, torpidoculuk, elektrik, telsiz, tayyare, ilm-i cevv (meteoroloji) ve kanûn.



Kamûs-i Bahrî'*nin başlık sayfası.*

Dönemin yeni fen terimlerine ayrılan maddelerin çokluğu ve ayrıntısının, o dönemde gelişmekte olan teknolojinin yarattığı göz kamaştırıcı havanın etkisini yansıttığı öne sürülebilir. Sözlüğün bir diğer özelliği ise bazı maddeler için köken bilgilerinin bulunmasıdır. Fazla ayrıntıya girilmeden, bu terimlerin kökenleri, kısaca hangi dil ve hangi sözcükten geldiği belirtilerek ortaya konmaktadır. Nutkî'nin bu sözlüğünden sonra, Kahane, Kahane ve Tietze'nin eserine (1958) gelene kadar denizcilik terimlerinin kökenleri konusunda doyurucu başka bir kaynak bulunmamaktadır.

Arapça harflerle yazıda, özel-

likle harekesiz yazıda görülen okuma zorlukları bu kitapta da ortaya çıkmaktadır. Bundan dolayı birçok sözcükte hâlen devam telâffuz sorunlarını *Kamûs-i Bahrî*'de de buluyoruz. Örneğin, Venedikçe *contra* sözcüğünden dilimize doğrudan girmiş olan terimin 'kontra' mı, 'kontura' ımı, 'kuntra' mı yoksa 'kuntura" mı olarak telaffuz edilmesi gerektiği hâlâ belirsizdir ve günümüzde yayımlanan sözlüklerin hepsinde farklı olarak kullanılmaktadır.

Kamûs-i Bahrî'*nin çeviriyazısının kapağı.*

1943 yılında Binbaşı Lütfi Gürçay, *Kamûs-i Bahrî*'yi esas alarak *Gemici Dili* adlı sözlüğünü yayımlamıştır ki bu sözlük daha sonra Deniz Kuvvetleri bünyesinde hazırlanan bazı diğer sözlüklerin temel kaynağını oluşturmuştur. *Kamûs-i Bahrî*'nin yeni yazımızla yayımı ise ancak 2011 yılında gerçekleşmiştir. Bugünkü dilimize bir çevirisi henüz bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

Alston, Alfred Henry, *Captain Alston's Seamanship*, Griffin, Portsmouth, 1871.

Burney, Charles. *The Boy's Manual of Seamanship and Gunnery, Compiled for the Use of the Training Ships of the Royal Navy*. Jersey: Le Feuvre, 1869.

Gürçay, Lütfi, *Gemici Dili*, İstanbul: Genelkurmay IX. Deniz Şubesi, Deniz Matbaası, İstanbul, 1943. (2. baskı) Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Matbaası, İstanbul, 1962.

Hakkı, İsmail, *Gemicilik Fenni*, Mekteb-i Fünûn-i Bahriye-i Şahane Hurûfât Matbaası, İstanbul, 1290 (1874).

Kahane, Henry, Renée Kahane ve Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, IL: University of Illinois, Urbana, 1958, (Tıpkıbasımı ABC Kitabevi, İstanbul, 1988).

Nares, George Strong, *Seamanship: Including Names of Principal Parts of a Ship, Directions for Sailing a Ship, Glossary of Sea Terms, etc.*, James Griffin, Portsea, 1862.

Nutkî Süleyman, *Istılâhât-ı Bahriye*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, 1321 (1905).

Nutkî, Süleyman (der.) *Kamûs-i Bahrî*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, 1333 (1917).

—, *Kamûs-i Bahrî: Deniz Sözlüğü*, Çeviriyazı Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

Paasch, Heinrich, *Illustrated Marine Encyclopedia*, Ratinckx Frères, Anvers, 1890, (Tıpkıbasımı, Argus Books, Waterford, 1977).

Smyth, William Henry, *The Sailor's Word-Book: An Alphabetical Digest of Nautical Terms*, Blackie and Sons, Londra, 1867.

Thompson, William, *Istılâhât-ı Bahriye: Türkçe, İngilizce, Italyanca, Fransızca*, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1309 (1893), (Tıpkıbasımı, Deniztemiz Derneği, İstanbul, 1995).

Young, Arthur, *Nautical Dictionary: Containing Explanations of Terms and Phrases Used in the Building and Outfit of Sailing Vessels and Steam Ships in Seamanship, Navigation, and Nautical Astronomy; and in Naval Gunnery*, Dundee: William Middleton, Londra, 1846.

Taşranın en batısı olarak Gökçeada

MAHIR ÜNSAL ERIŞ

Gökçeada, denizin ortasında bir kasabadır. Adındaki ada sözcüğünün vaat ettiği o turistik serinliğe inat, taşralı hoyratlığı ve büyükçe bir kazadan bile azıcık büyücek yüzölçümüyle Ege Denizi'nin ortasında yanlışlıkla damlamış bir Anadolu parçası gibidir. Ege'nin her köşesi turizmin her türlüsünden para kazanmanın bin bir yolunu bulmuşsa da Gökçeada, tesadüfen orada bulunuyormuşçasına bunlardan uzaktır.

'Ada'nın yerli halkı' tanımlaması tıpkı küçük kardeşi Tenedos ya da Bozcaada'da ve Ege'ye bakan hemen tüm sahil şeridinde olduğu gibi bir ironiyi içerir. Ada'da bugün Kürtlerin ve Trabzonluların varlığından huzursuzlanan "yerli" Adalılar da buraya falanca yıl kadar önce Çanakkale'nin kaza ve köylerinden gelen köylüler ve eski mahkûm aileleridir. Bugün, Ada'daki Rum varlığı bir köyde tamamen, bir köyde çoğunlukla ve merkezde tek tük olmak üzere sürmekte, yine de Ada'nın yerli halkından bahsedildiğinde kastedilenler Rumlar değiller artık.

Ada'da, son kalıntısı 2009'da kapatılan cezaevi, burada turizmin gelişmesine büyük engel oldu deniyor. 2009 yılında kapatılan *A Tipi Kapalı*'dan başka, doksanlarda kapatılan yarı açık cezaevi bulunuyordu Ada'da bir de eskiden. Bu nedenle birkaç kamu kampı dışında çolukla çocukla Ada'ya gelip tatil yapma merakı hiç gelişmedi Çanakkale civarında. Kişisel tarihim icabı hatırlayabildiğim en erken dekad olan 80'lerde de Gökçeada yalnızca hafta sonu kaçamağına gelen ailelerin tercih edip bir geceyi zor geçirdiği bir yerdi. Buna 80'lerin sonuna kadar Çanakkale'den Ada'ya verilen elektriğin (çok yazmasın diye) akşam dokuz - dokuz buçuk gibi kesilivermesi eklenince Gökçeada, uzun süre bir cazibe merkezi olmaktan çok uzakta kalmayı başa-

rabildi. Üstelik, bir zamanlar Gökçeada ucuz ve kaçak etin meşhur merkezlerinden biri olduğu için, Ada'dan ayrılanların, et kaçırmasınlar diye, tek tek çantalarının ve arabalarının, Jandarma tarafından didik didik aranması da Ada'nın olan cazibesini temelli kırıyordu.

Bununla birlikte, Ada halkının turizme bir türlü ısınamamasını da hesaba katmak lazım. Özal'lı yıllarla duymaya alıştığımız turizm hamlesi doksanların sonuna doğru yerelleşip, butikleşmeye evrilince bir efsane fıkra niyetine çok konuşulur oldu; oğullar kıymetli diye, babaları zeytinleri oğullara deniz kenarındaki tuzlu toprağı kızlara bıraktılar dendi. Tabii, damatlar zengin olurken oğullar zeytinin kahrıyla kalakaldılar. Bu meselle turizmi tekinsiz ve cenabet bulan köylünün yüzünü karartıp turizmden parayı vuran köylüye içerlemesi de karikatürize edilmek isteniyor elbette. Tarım ve balıkçılıktan ümidi günbegün kesen köylü, önce deniz kenarında, sonra tarihî ve doğal güzelliklerin yakınındaki köylerde bu türden bir geçinmeye yöneldi. Bu iş reklam ve maddi destekle de teşvik edilince zamanla turizm, turistik metanın yalnızca yerelliğin kendisi olduğu, taşranın doğal ya da tarihsel olarak cazibe merkezi sayılmayacak uçlarına kadar ulaştı. Turist gitmiyorsa ayağına bile getirildi, büyükşehirlerde *Kent Günleri* yapılmaya başlandı.

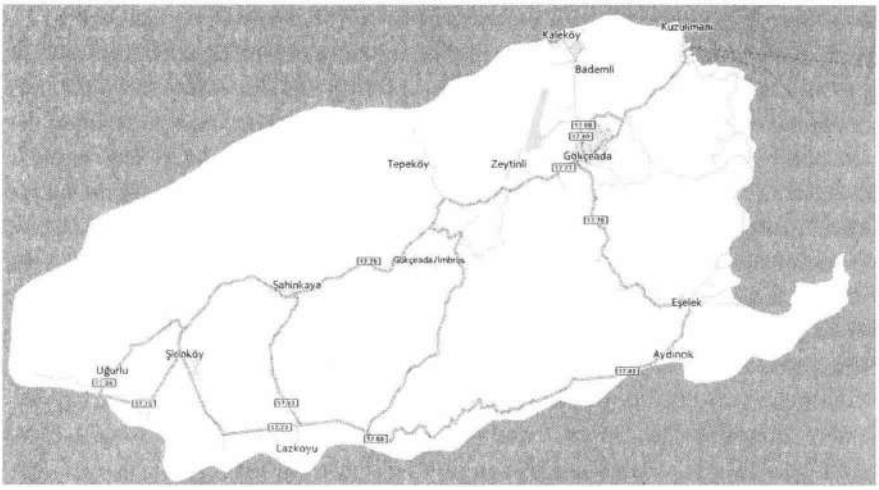
Ama Gökçeada, turizme hem şimdiye kadar anlattığım onca sebepten hem de içine ulaşımı da alan bazı başka meselelerden ötürü bir türlü uyanamadı. Yerli halk, komşuluk etmeye başladığı Kürtlere, Trabzonlu, Ispartalı ve ikinci batın Bigalılara daha yeni yeni alışmaya başlamıştı. Cezaevleri kalktı, kapandı, elektrik, ulaşım gibi meseleler yüzüne bakılır bir hale gelebildi de ondan sonra tek tük yerli turist gelmeye başladı. Ada'nın yerlisi olmuş Çanakkaleliler de, Ada'ya göçle gelen başka memleketliler de çok turistik yerlerin insanları olmadıklarından, turizme para bağlamayı pek güvenilir bulmadılar. Yazları kayınvalidelerine, eltilerine yerleşip boşalan evlerini "pansiyona vermek"le kifayet ettiler. Ada'nın merkezindeki, Adalılar tarafından zoraki işletilen tek tük otel bile halen iddiasız birer *Anayurt Oteli*'dir.

İstanbullu ve parası gözünün önünde dursun isteyen İzmirli tek tük yatırımcının çılgınca girişimleri oldu. Büyük oteller, bungalovlar yaptılar. Ama Ada daha fazlasını gereksinmedi, çabuk doymuş göründü turizme. Doymayacağı muhakkak. Gelir dağılımındaki sürekli adaletsizlik sürdükçe, buna katlandığımız için, her şeyin kesemize göre olanının müşterisi olmak hürriyetiyle ödüllendirildiğimizden, İstanbul'a yakınlığıyla bu Ada, yazları İstanbul'dan yurda fışkıran milyonlarca orta sınıf tüketicinin tercihi olmaktan kaçamayacak. Tadı hâlâ tam alınamamış turizm, Ada'da rölantide bekliyor. Hal böyleyken, Gökçeada'nın Ege'nin bu kadar göbeği, İstanbul'un, İzmir'in, Bursa'nın bu kadar yakınındayken bir turizm merkezi olduğunu söylemek ayıp olur.

Bütün bunları, Gökçeada dediğimde, Orta Anadolu'da bir kazadan bahsediyormuşum gibi deniz ve turizmi katiyen aklınızdan geçirmeyesiniz diye anlattım böyle uzun uzun. Çünkü Gökçeada'da vapurun denizle ilişkisi yalnızca tekniktir. Vapur, Gökçeada'yı günde bir iki sefer vilayete bağlayan bir köy otobüsüdür. Özellikle kışın.

Ada yolu

Gökçeada, Ege'nin ortasında Yunan'a doğrultulmuş bir tabanca gibi durur. (Bkz. Resim 1. [Ne havalıymış yahu bunu yapmak]) Otuz kilometreyi geçen boyu, on kilometreyi geçen eniyle kocamanca bir arazi, irice bir adadır. Ülke sınırları içinde güneşin batışının en son izlendiği yer olmasıyla Milli Coğrafya müfredatında şöhret olan Avlaka Burnu'nu barındıran Uğurlu köyü ile merkez arasındaki mesafe yirmi kilometreyi mütecavizdir örneğin. Geminin halihazırda yanaştığı Kuzulimanı'nın[1] merkeze mesafesi de yedi kilometre civarındadır. Ada'nın merkezinden ve gemi saatlerinde iskeleden, hemen bütün köylere taşımacılık dolmuş ve midibüslerle sağlanıyor. Ama eninde sonunda dünyaya Kuzulimanı'na yanaşan gemi(ler)le bağlanılıyor. Ada'nın içindeki taşımacılık bir kapalı devre sistemden ibaret.



Resim 1.

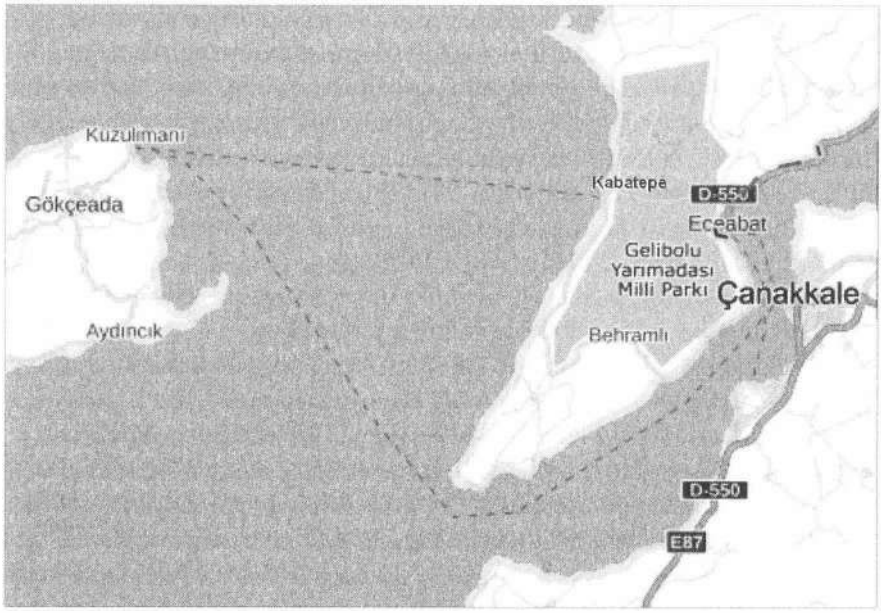
Bilimsel bir şeyler üretmek iddia ve cüretinden epeyce uzak olduğum için Ada'nın bu gemili ulaşımıyla ilgili tüm bildiklerimin kendi çocukluğumdan beri görüp hatırladıklarımdan ibaret olduğunu saklamadığım bilinsin. Bir-

1 Adalılar genelde Kuzuliman demeyi tercih ederler.

kaç akrabamız vardı Ada'da. Seksenlerin ilk yarısından doğru bir zaman diliminden söz ediyorum. Hatırladığım en eski gemi görüntüsü, bir benzeri o vakitler Bandırma-İstanbul çalışan, arabalı *Bandırma* feribotu. Çanakkale iskeleden kalkan bu hantal beyaz balina, içine doldurduğu yüzü aşkın araçla gelir Kuzulimanı'na yanaşır, karnındakileri merkeze doğru uzanan, kıvranmalı, tırmanmalı yollara dökerdi. Çok uzun yıllar ikizi *Tekirdağ* feribotu ile birlikte Bandırma-İstanbul hattı arasında, arada bir değişerek, Çanakkale'den Gökçeada'ya yolcu, insan, hayvan ve mal taşıdı. Zaten bence, Gökçeada-Çanakkale arası taşımacılığın klasik dönemi denebilecek devri de, bu ikiz kız kardeşlerin emekli olmasıyla kapandı. *Bandırma* ve *Tekirdağ* feribotları, Kasımpaşa'ya, jilete çekilene kadar, sürat olarak olmasa da rota ve genel maliyet bakımından en ideal formüle göre nakliyat yaptılar. Alabildikleri kadar otomobil, kamyon, minibüs, kamyonet ve insanı Çanakkale iskeleden alıp Kuzuliman iskeleye bırakıyorlardı. Yaşlandılar fakat. Yaşlandıkça da astarları yüzlerinden palıalıya gelmeye başladı. Hep bir arıza, hep bir sarfiyat, ihtiyarlamış motorlarla düşük performans, rüzgârlı havalarda Kuzulimanı'na yanaşamamaya başlayan iyiden iyiye hantallaşmış gövde... Nihayet emekliye aldılar, kocaman ağızlarını, yanaşırken rıhtımı ısıracakmış gibi açan ikiz kız kardeşleri. En son *Tekirdağ* gitti, tamiratta dediler; dönüşü olmadı.

Bandırma ve *Tekirdağ* emekliye ayrıldıktan sonra Boğaz ve Körfez'de çalışan "arabalı" vapurlara kaldı yük. Fakat bu gemiler zayıftı ve Çanakkale İskelesi'nden çıkıp, Boğaz'ı bihakkın aşarak Kuzulimanı'na yanaşmaları çok güvenilecek iş değildi. Rotayı değiştirdiler. Artık Çanakkale'den Gökçeada'ya gidecek biri, "Ya sabır!" deyip, Resim 2'de de (Havam batsın!) görülebilen şu rotayı izlemek zorunda olacaktı: Çanakkale'den karşıya, Eceabat'a *arabalı* marifetiyle geçilecek, oradan minibüslerle Saroz Körfezi'ndeki Kapatepe Limanı'na gidilecek, Kabatepe'den bir *arabalı*ya dalıa binilip Gökçeada'ya doğru yola çıkılacak. Kabatepe Limanı dediğim de ufak bir çekek yeri, liman bile sayılmaz. Bütün bu olan bitenin biletlendirme açısından da büyük bir sıkıntı yarattığı muhakkak. Yakın zamanda bu sorun çözüldü denebilirse de, uzunca bir süre Çanakkale'den Ada'ya gidebilmek için biri Eceabat'a, biri Kabatepe'den Ada'ya iki ayrı bilet almak gerekiyordu. Şimdilerde Çanakkale'den alınacak tek bir biletle hem Eceabat'a hem de Kabatepe'den Ada'ya geçilebiliyor. Tabii Eceabat'tan Kabatepe'ye giden minibüsün parasını denizcilik işletmesi ödemiyor. Zorunluluğu yaratan bizzat bu işletme olduğu halde o araya bir araç koymak, işletmenin de Eceabatlı minibüsçü şoförünün de, iskele meydanı esnafının da işine gelmiyor.

Rotası itibariyle Çanakkale-Gökçeada kara aktarmalı deniz yolu, iki farklı etabında iki farklı profil sunar. Çanakkale-Eceabat arasında çalışan arabalı vapur, aynı zamanda Trakya'yı Anadolu'ya ya da dalıa anlaşılır bir tabir-



Resim 2.

le İstanbul'u tüm tatil bölgelerine bağladığı için buradaki yoğunluk da yolcu profili de farklılık gösterir. Kabatepe-Gökçeada arasında, yazın en civcivli, en mahşerî zamanlarında bile Ada'yla bağı bulunan Yunan vatandaşı Rumlar ve Ada'daki sörf okuluna gelen Bulgarlar dışında yabancıya tek tük rastlanırken Çanakkale-Eceabat hattı kışın bile yabancı turist taşır. Bu nedenle Çanakkale, Gelibolu ve Kilitbahir Romanları, mevsimine göre, saat, parfüm, güneş gözlüğü ya da atkı-bere satmak için Çanakkale-Eceabat hattını tercih ederler. Oysa Kabatepe-Gökçeada arası çalışan arabalıda seyyar satıcı yazın bile bulunmazdı. Şimdiyse zaten bu hatta arabalı vapur da çalışmıyor. Norveç'te nehir taşımacılığı yaparken elden çıkarılınca, işletmeci şirket tarafından alınıp Türkiye'ye getirilmiş, *Gökçeada 1* adı verilmiş büyükçe bir feribot gidip geliyor bu iki liman arasında.

Ada'ya yazın gitmesi

Ada'yı yazın biliyorsanız, kışın gitmeye kalktığınızda şaşırır, paniğe kapılırsınız. Çünkü her ikisinde de sanki başka insanlarla başka insanların arasına gidiliyormuş gibi iki farklı dünya seyreder. Yazın, seyrek sayılabilecek turizminin orta ölçekli hareketliliği olan günübirlikçiler, hafta sonucular ve iki

üç günlük kaçamak yapmaya gelmiş şehirlilerle doludur gemi. Ada'nın yerli insanı gemide siner, kenarlara dağılır. Geminin dört bir yanına dağılan çıplak etlerden dağılan tatil neşesinin bünyelerinde yarattığı o turistik gerilimle kimselere görünmeden evlerine, ya da Çanakkale'de görmeye gittikleri işlerine koşmayı beklerler. Zira gemi, hiç olmadığı kadar çocuklu, neşeli, gürültülü, kalabalık ve güneş gözlüklüdür. Mahşerî bir hengameyle oradan oraya koşuşturan, belki de ilk kez vapura binmenin verdiği keşfetme arzu ve merakıyla sürekli kıpırdanan, dolanan, yaygaralı fotoğraflar çek(tir)en, yerli insanın hiç tenezzül etmediği kadar çok, büfeden alışveriş yapan, tuvaletlerde kuyruk olan, olduran bu yabancı kalabalığı, köyüne dönen ya da köyünden vilayete çıkan Ada insanı için ziyadesiyle ürkütücüdür. Ada'nın kendi insanı, bir sebep olmadıkça Çanakkale'ye gitmediğinden, gitmişken de illaki alışveriş edildiğinden, her gidiş gelişi elinde kolunda tonlarca çuval, çanta, yük demektir. Dolayısıyla Ada'ya giden yerli ve yabancı turist alt ve üst güvertelerde, salonlarda, hangara inen merdivenlerde ve hangarda takip edilemeyecek devridaimle dolanıp dururken, Adalı, gemi yanaştığında kapağa yakın olmayı düşünmektedir. Çünkü bu, limandan merkeze gidecek dolmuşta yer kapabilme ve yükünü bagaja verebilme açısından, stratejik anlamda büyük önem arz eder. Ayrıca da, tamam üç-beş kuruş ekmek getirmiyor da değil ama, yerli ya da yabancı, turist demek, gürültü, kalabalık, daracık ve bakımsız yollarda sürat, çarşıda-pazarda pahalılık demektir. Ve bu durum Adalıyı evine, mahallesine, vapurda küçük tanıdık öbeklerine kapatmaya yetiyor şüphesiz.

Ada'ya gelen yabancıların ilk gördüğü manzara biri alçak biri az daha yüksek iki çorak tepe olur. Burası Kuzulimanı'dır. Rumlarca, zamanında çekek yeri olarak kullanılmış olsa da liman Türklerin işidir. Ada'ya ilk kez gelen biri için büyük hayal kırıklığıdır. Ada insanından denize kıyı oturması beklendiğinden, burada gelenleri karşılayan geven kaplı iki çorak tepe ve onların dibindeki tek tük evin verdiği o mahzun görüntü insanda dönme isteği uyandırır. Liman niyetine kıyıya dökülmüş betondan rıhtım, bir Sovyet resmigeçidini kaldırabilecek genişlikteki azametiyle Ada'nın ilk intibaındaki sevimsizliği katmerler. Lakin geçici bir durumdur, Ada'nın geneline dair fikir vermekten uzak bir yüzdür. Gökçeada genelde yeşildir.

Ada'ya yazın çalışan gemi sayısı, doğal olarak, artış gösterir. Eskiden, Kabatepe'den yapılan seferlere, haberi "Özeller başlamış!" diye kulaktan kulağa yayılan büyükçe gırgırlar eklenirdi. Cüssesinden beklenmeyecek kadar çok araba alan bu gemicikler, yaz uygulaması diye sayısı üçken beşe çıkan devlet işletmesi gemilerinin yükünü hafifletirlerdi. Tek kusurları azıcık yavaş azıcık da konforsuz olmalarıydı. Yolcu taşısın diye yapılmadıklarından, oturacak yerleri yalnızca yaşlı, hamile ve çocukluları kaldıracak kadardı. Ama efil efil açıldı mı Saroz'a doğru, kimsenin aklına oturmak gelmezdi zaten. Sonra

Boğaz'da deniz taşımacılığı tamamen özelleşince bu mahalli müteşebbis gırgırlarının ruhsatlarını iptal ettiler. Boğaz ve Adalar trafiğinin tamamını alan firma, buraya büyük gemiyi ve yanında birkaç da arabalıyı yerleştirdi. Şimdi hâlâ bunlar çalışıyor bu hat üzerinde. Bir de Çanakkale'den doğrudan Gökçeada'ya giden tek sefer deniz otobüsü var. Doğrudan ulaşım sağlaması iyi de, araç alamadığı için yalnızca Ada'yla Çanakkale arasındaki günübirlik yaya bağlantılarını sürdürebilmeye yarıyor.

Ada'da "kışın da durması"

Ada'nın evvel ve ahir eskileri, zamanın behrinde, gemilerin Semadirek'e bakan Kaleköy açıklarına yanaştığını, Adalının oradan sandallarla taşındığını anlatırlar. Ben o zamanlara yetişemediğim için *Bandırma* ve *Tekirdağ*'lı zamanlardan bahsedeyim az. Kışın, eğer hafta sonu ya da Çanakkale'nin pazarının kurulduğu cuma ve salı günleri değilse, Ada vapurunun yolcusu genellikle iki elin parmaklarını az çok geçebildiğinden, iki katlı yolcu salonu bulunan bu gemilerde alt kat çoğunlukla açılmazdı. Gemi sabahın ilk gemisi olduğundan ve vilayete iş görmeye giden erken kalkmış Adalıları taşıdığından, uzanılacak kadar boşluk bulunan her yere birileri devrilip yatmış olurdu. Horladın, yellendin, her yeri kapladın oturacak yer bırakmadın kavgaları vaka-i adiyeden sayıldığı için kaptanlar, bayram seyran önü olmadıkça bu salonu açtırmazlardı. Böylelikle üst salonlarda insanlar sıkış tepiş oturduklarından kimse yatamazdı; sulha müteallik tedbir.

Şimdi ise daha önce bahsettiğim İskandinav gemisi taşıyor Adalıyı Kabatepe üzerinden Çanakkale'ye. Bu gemi, hangarında asma katıyla, bir kapalı salon, iki kat güverte ve bir kat da kaptan köşküyle, çalıştığı körfeze nazaran bir deniz devi. Salonlarının kışın sıcak yazın soğuk üfüren klimaları, rahat ve ferah koltukları, her oturma konumuna göre bol bol yerleştirilmiş televizyon ekranları, telefonlu ve leptaplı dünyanın insanları için her köşesinden fışkıran prizleri ve geniş camlarıyla Ada'nın çilekeş insanı için bulunmaz konfor, kotarılamamış sosyal devletin karşısına çıkarılmış kapitalizm cazibesi.

Çilekeş diyorum, çünkü kışın Gökçeada'dan gidip gelmek, eğer gidilip gelinebiliyorsa, çileli bir maceradır. *Tekirdağ* ve *Bandırma*'nın çalıştığı yıllarda geminin bazen bir hafta on gün çalışmadığı zamanlar olur, acil hastalar Sahil Güvenlik'in römorkörleriyle taşınırdı. Kuzulimanı'na gemi yanaşabilsin diye yapılan mendirek, limanı biraz dar çevrelediği için kıyı biriktirmesiyle koyun sığlaşması çok uzun sürmemiş. O nedenle *Tekirdağ* ve aynısı *Bandırma*, biraz rüzgâr alsa limana yanaşmakta zorlanırlardı. Filika salıp ya da iskele sağrısına sandal yanaştırıp açıktan yolcusunu ve yükünü indiremeyecek kadar irice ve arabalı gemiler olduklarından rüzgârlı hava-

larda ya hiç çıkmazlardı ya da çıksalar bile limanın ağzına kadar gelip geri dönerlerdi. Arada bir, çok elzemse, Ada'nın etrafını delirmiş gibi dolaşır, Uğurlu'ya yanaşırlardı. Bu hem fazladan yakıt israf etmek hem de Adalıları Ada'nın merkezine yirmi küsur kilometre uzağa bırakmak demek olduğundan nadirattandı, her zaman yapılmazdı. *Tekirdağ*'ın, huysuz, yavaş ve sakil bir babaanneye döndüğü son zamanlarında, İl Özel İdaresi, Ada'ya gidemeyip Çanakkale'de kalan Adalıların mağduriyetini giderebilmek için, onlara belediyenin henüz yarı-inşaat halde olan misafirhanesini ayarladı. Adalılar, geminin çalışmadığı günler boyunca, akşama kadar her haliyle bir mülteci kampına dönen misafirhanede çile doldururlardı. İnsanın aklına, "Gitmeyiversinler kış günü Çanakkale'ye," demek geliyor elbette. Ama öyle olmuyor maalesef. Elektriğin bile düzenli ve kesintisiz olarak doksanların başında verilmeye başlandığı Ada'da tam teşekküllü bir hastanenin oluşturulması da epey geç zamanları buldu. Adalılar vilayetteki resmî işlerinden başka hastaneye, aşıya, doğuma, ameliyata da Çanakkale'ye gitmek zorundaydılar. Bunların dışında da çok geçerli ve çok mecburi epeyce sebep var Ada'dan ayrılmak için elbette. Örneğin Ada'da (hâlâ) dersane yok, üniversite çağında gençler de Çanakkale'ye mahkümlar. Hemen tüm işletmeler, her türlü mal ve hammadde için "karşıya" bağımlılar. Amatör kümede top oynayan Gökçeadaspor'un bütün rakipleri anakarada. En azından iki haftada bir karşıya geçmek zorundalar, keza rakipleri de öyle. Daha bir sürü karşıya geçme mazereti... Saatinde orada olunamaz diye bir gün önceden gidilen doktor, avukat, tapu, askerlik işleri, cumartesi sabahı dersanedeki ilk derse yetişilebilsin diye cuma günü okuldan çıkar çıkmaz, üstüyle başıyla gemiye koşan, akraba varsa akrabada, yoksa bekâr otellerinde kalan liseli gençler, elektrik kesintileriyle geminin çalışmaması aynı iklime denk geldiğinden Ada'da birden baş gösteren mum ve gazyağı kıtlığı, gönderilemediği için Ada'da kamyonlarda çürüyen etler, balıklar, karşıdan gelemediği için limanda beklerken donan, zayi olan zerzevat; Gökçeada'nın kış günlerinden her hangi birine dair olağan gündem maddeleri.

Gökçeada-Kabatepe ve Eceabat-Çanakkale ulaşımı özelleştikten sonra Boğaz'a ve Saroz'a atanan yeni gemiler, ulaşımın daha nadir sekteye uğraması açısından da memnuniyet ve övgüyle karşılandı Adalılar tarafından. Ada yolculuğunun bir çile olduğunu bile bile, peşinen kabul etmiş, kader saymış bu insanlar için bir kış boyunca sadece üç-beş kez çalışmazlık eden gemi, Adalı olmayı katlanılır ve hatta cazip bir şeye dönüştüren bir *deus ex machina* oldu. Ada'ya ulaşımı daha seri ve sürekli hale getiren bu yenilik, Ada'da bir pazarın kurulmasına bile yol açtı. Pazar günleri, Çanakkale, Lapseki, Biga, Ezine ve Bandırma'nın pazarcıları gelip Ada'nın kendi esnafıyla yanyana tezgâh açar, Adalı pazara çıkar oldu.

Ada'ya ulaşımda, ölümü gösterip sıtmaya razı eden bu yeni ve özelleşmiş teşebbüsün yeterli olduğunu söylemek henüz zor. Halen Çanakkale'den Ada'ya gidebilmek için başka bir kıtaya geçmek zorunda olunduğu hakikati bence büyük bir handikap. Adalı, işi olmadıkça Ada'dan ayrılmaktan pek hazzetmediğinden, Çanakkale'den her gün ve sık seferlerle doğrudan Gökçeada'ya gemiler koymak maliyeti zinhar kurtarmıyor ve yolculuk, kara aktarmalı olarak Kabatepe'ye mahkûm ediliyor. Yine de Adalı, daha az aksayan seferden memnun, bahtiyar.

Adalılar, yazlıkçı olmayıp, dört mevsim Ada'da yaşama işine "kışın da durmak" derler. Bugün Ada'da kışın da duranların tamamına yakınını, gemi ve çileyi en az bir kez aynı cümlenin içinde kullanmış insanlar oluşturur. Mazisi yaklaşık bir on-on beş yıla dayanan yüksek okula okumaya gelmiş üniversiteliler ve Ada'daki alaya mecburi vatani vazifesine gelmiş çocuklar içinse eve gemiyle gitmek ve memlekete gemiyle dönmek fikri çoğunlukla yepyeni bir şey olduğundan onlar için durum daha da çekilmezdir. Hava ısındığında geminin güvertesinde güleç fotoğraflar çekip çorak memleketlerinde ahbaba, ihvana gösterecek olmalarına rağmen kışı vapur çilesine ağlanarak geçirirler. Tezkerelerini aldıklarında, okul bitip büro yönetimi mezunu olduklarında bu çileden akıllarında gemi yüzünden kaçırılmış sınavlar, iznin gemi yüzünden yanmış bilmem kaç günü kalır epitopu. Ada'nın yerli insanı içinse mazi, ahenksiz sallantısına bile hasret bıraktıran, fırtınaya aciz, mesarife düşkün, nazlı geminin, kış geldi mi cazı pozu eksik olmayan denizin afra tafrasına heder edilmiş vakitlerle örülüdür. Yazları, en ilkel halinde bile neşeli bir yaz anısına dönüşen Ada yolculuğu kışın, günler öncesinden gözde büyümeye başlayan meşakkatli bir külfet, coğrafyanın antik tarihine gönderme yapar cinsten bir kahramanlık serüvenidir. Üstelik kimi, zamanında Kaleköy açıklarına demirlemiş, kimi zorda kalınca Uğurlu'ya kıyılamış, kimi Kuzulimanı'na kadar yaklaşıp havayı beğenmediğinden dönmüş garibanlar olsalar da Odysseus'un gemisi kadar anlatılmaya değer gemiler bırakmıştır bu serüven, ona kalkışanların anılarında.

Deniz, siyaset ve ekonomi

Gemiler, isimler: "Hatıramdan hayalini istesen de silemezsin"

MURAT KORALTÜRK

Türkiye'de kamuya ait cadde, meydan, okul, hastane, havaalanı, yol, köprü, viyadük, tünel, uçak, tren, gemi, hatta orman ve yaya üst ve alt geçitlerine verilen çeşitli isimlere baktığımızda isimlerin bir dizi tarihsel, siyasal ve ideolojik göndermeler içerdiğini görürüz. İsimlerin bir kısmı Orta Asya, Osmanlı veya Türkiye tarihi ve coğrafyası ile harmanlanmış milliyetçi söylemlerin veya çeşitli siyasi mücadelelerin hatırasını taşır. Herhalde ad vermekle "hatırasını yaşatmak", giderek toplumsal bellekte hatıra yaratmak ve belleği yeniden inşa etmek arasında sıkı bir ilişki olsa gerek. Öte yandan ad vermek kuşkusuz iktidarda olanın tekelinde olan bir gücü göstermektedir. Bir anlamda ad vermek, bir dizi mücadeleden sonra muzaffer olanın varlığını meşrulaştırdığı araçlardan biridir. Kamuya ait çeşitli alanlara, mekânlara ve araçlara verilen adlar üzerinden milliyetçi söylemler veya rakip siyasi taraflarla, aralarındaki mücadele izlenebilir.

Bu yazıda Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren işletmeye başladığı buharlı ticaret gemilerine ve Cumhuriyet döneminde kamunun sahip olduğu ve işlettiği gemilere verilmiş isimler üzerinden siyasi ve ideolojik rekabetin izi sürülmeye çalışılacaktır. Bu yazıya isimleriyle konu olan gemileri Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nde işletilmiş gemiler olarak iki gruba ayırmak mümkündür. Ancak bu tip bir ayrım olsa olsa Cumhuriyet dönemini Osmanlı döneminden kesin bir kopuş olarak gören ve bazı devamlılıkları görmezden gelen bir bellek yaratma faaliyetine hizmet edebilir. Oysa gemi isimlerine ve bu isimlerin göndermelerine bakıldığında isim verme konusunda her iki dönemde de bir takım farklılıkların yanı sıra bazı benzerliklerin, hatta bir sürekliliğin olduğu göze çarpar.

Genel olarak her iki dönemde de gemilere verilen isimleri, göndermelerine veya temsil ettikleri hatıraya göre sınıflandırmak mümkün olursa siyasal gerilim ve rekabetin hatırası ile farklı damarlardan beslenen milliyetçi hatıralar öne çıkar. Bunların yanı sıra diğer başlığı altında toplanabilecek, bu tip kaygılar dışında verilmiş çeşitli isimler de bulunur. Milliyetçi mesajlar veya siyasal gerilim ve rekabetin izlerini taşıyan gemi isimlerine geçmeden önce diğer başlığı altında toplanabilecek isimlere bakmakta yarar vardır.

Ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı ve deniz yolunun ana taşımacılık alanı olmaya devam ettiği Tanzimat döneminde devlet tarafından işletilmiş bazı gemilerin isimleri daha çok ferahlık, sevinç, güç, kudret, yarar ifade eden sıfat veya sıfat tamlamalarından oluşur. Bu dönemde kamu yetkilileri doğrudan deniz taşımacılığını anlatan veya ticari faaliyetleri olumlayan isimler tercih ederler. Hayır eseri anlamına gelen *Eser-i Hayır* (1837) ferahlık, sevinç eseri anlamına gelen *Eser-i Nüzhet* (1845), yüksekten uçan anlamına gelen *Hümapervaz* (1870), büyük, ulu anlamına gelen *Kebir* (1843), yarar aracı anlamına gelen *Medar-ı Fevaid* (1869), Tanrının yardımının aracı anlamına gelen *Medar-ı Tevfik* (1864), *Saadet* (1896) ve *Zafer* (1905) gemileri bunlara örnek olarak verilebilir.[1]

Yine bu dönemde bir grup gemiye türleri ve kullanım amaçlarıyla doğrudan ilgili isimler verilir. Ticaret eseri anlamına gelen *Eser-i Ticaret* (1843), ticaret mutluluğu anlamına gelen *Hümayiş-i Ticaret* (1866), ticaret aracı anlamına gelen *Medar-ı Ticaret* (1847), ticaret uydusu anlamına gelen *Peyk-i Ticaret* (1840), kazanç dolu anlamına gelen *Pürsud* (1847), deniz ticareti anlamına gelen *Ticaret-i Bahri* (1860); ticaret aracı anlamına gelen *Vasıta-i Ticaret* (1848) ve ticaret sebebi anlamına gelen *Vesile-i Ticaret* (1847) gibi isimler doğrudan ticari taşımacılığı hatırlatmakta veya ticari faaliyetlere verilen olumlu anlamları içerir.

Gemilere isim olarak şehir veya semt adlarının verilmesi hem Osmanlı Devleti'nde hem de Cumhuriyet döneminde yaygındır. Osmanlı Devleti zamanında gemilere verilen şehir adlarının büyük bir bölümünü *Bursa* (1859), *Musul* (1861), *Taif* (1896) ve *Plevne* (1889) gibi imparatorluk coğrafyasının dört bir yanından şehir isimleri oluşturur. İstanbul'da şehir içi ulaşımında yararlanılan gemilere ise İstanbul'un çeşitli semtlerinden adlar verilir. Boğaziçi ve Haliç'te ulaşımı sağlayan işletmelerin 1940'lara kadar özel işletmeler olduğu göz önüne alındığında bu işletmelerin hatıra yaratmak gibi kaygıları olmadığı görülür. Özel işletmelerin, daha çok hizmet verdikleri yolcular için anlamlı olabilecek, gemilerin yanaştıkları iskelelerin yer aldığı semt isimlerini gemilerine verdikleri söylenebilir. Bunu bir gelenek haline getiren kurum

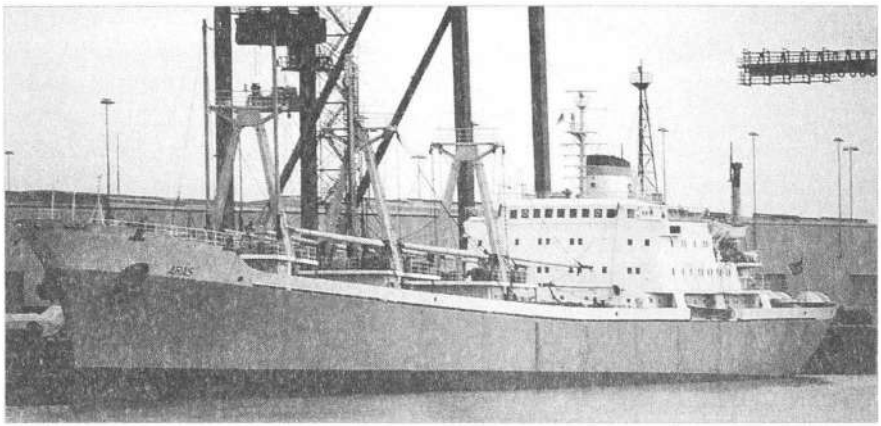
1 Gemilerin isimlerinin yanında parantez içinde belirtilen tarihler, bu gemilerin Osmanlı-Türkiye işletme ve şirketlerince kullanılmaya başladıkları yılı ifade eder.

ise Osmanlı Devleti'nde kurulan ilk anonim şirket olan Şirket-i Hayriye'dir. Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nde gemilerle yük ve yolcu taşıma imtiyazını elde ettikten sonra, faaliyet gösterdiği yaklaşık bir yüzyıla yakın süre içinde sahip olduğu gemilerin önemli bir bölümüne Boğaziçi'nin köy ve semtlerinin adlarını verir (bkz. Tablo 1). Şirket-i Hayriye dışında İstanbul'da Marmara kıyıları ve Adalar'a yolcu taşımacılığı yapan birçok işletme de gemilerinin çoğuna İstanbul'un çeşitli semtlerini adlarını verir. Haliç Şirketi ise bu kadar zahmete bile katlanmayarak gemilerine 1'den başlayan numara vermekle yetinir. Haliç Şirketi'nin bir anlamda gemilerle yolcular ve semtler arasındaki doğrudan ve sıcak bağa önem vermediği söylenebilir.

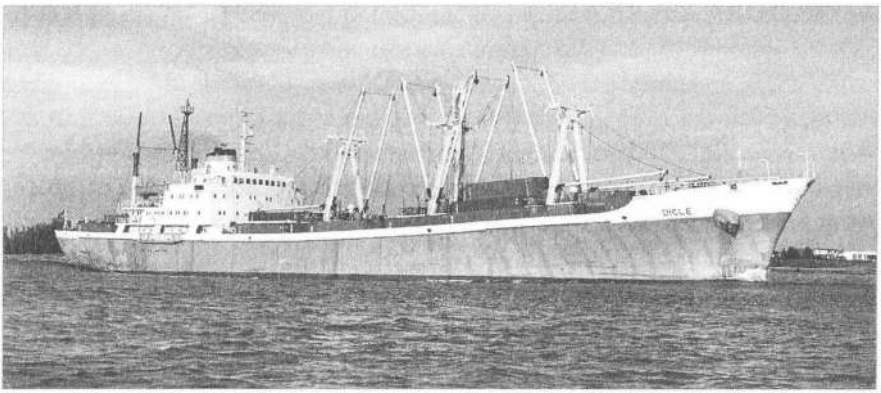
TABLO 1. Şirket-i Hayriye'nin semt adı taşıyan gemileri

Tarabya (1853), *Göksu* (1853), *Beylerbeyi* (1853), *Tophane* (1853), *Beşiktaş* (1853), *İstinye* (1857), *Bebek* (1857), *Kandilli* (1857), *Beykoz* (1857), *Kabataş* (1860), *Galata* (1860), *Büyükdere* (1860), *Beyazid* (1863), *Büyükada* (1863), *Bahariye* (1865), *Mirgün* (1881), *Bebek* (1905), *Göksu* (1905), *Tarabya* (1906), *Hünkar İskelesi* (1909), *Sütlüce* (1909), *Küçüksu* (1910), *Sarayburnu* (1910), *Boğaziçi* (1910), *Kalender* (1911), *Güzelhisar* (1911), *Üsküdar* (1927), *Rumelikavağı* (1927), *Altınkum* (1929), *Kocataş* (1937), *Sarıyer* (1938), *Kabataş* (1938)

Cumhuriyet döneminde, deniz ulaşımının büyük ölçüde kamuya devri ile birlikte gemi isimlerinin "ulusal coğrafya"dan seçildiği görülür. Gemilere *Ardahan* (1947) *Kayseri* (1955), *Manisa* (1954) ve *Nevşehir* (1956) gibi deniz ve deniz ulaşımı ile hiçbiri ilgisi olmayan şehirlerin isimleri verildiği gibi, *Aras* (1917), *Dicle* (1971), *Fırat* (1970), *Gediz* (1971) ve *Meriç* (1970) gibi nehir adları da verilir. Ulusal coğrafyanın heybetli unsurları olan *Ağrı* (1974) ve *Uludağ* (1950) gibi dağ isimlerini taşıyan gemileri de unutmamak gerekir. Böylece denizlerden şehirlere, nehirlerden dağlara vatan toprakları gemi isimlerinde de yaşatılır.



Aras.



Dicle.

Ulusal coğrafyadan seçilen gemi isimlerine 1990'larda siyasi sınırların ötesinden, "anayurt" Orta Asya coğrafyasından isimler eklenir. Kuşkusuz bu durumun 1990'larda yaşanması bir rastlantı değildir. 1990'lar Türk milliyetçiliğinin SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlığına kavuşan ve Orta Asya Türk cumhuriyetleri olarak adlandırılan eski Sovyet cumhuriyetlerine göz kırptığı yıllardır. Siyasi iktidar siyasi ve ekonomik pragmatizmi "kardeş Türk devletleri" sosuyla çeşnilendirdiği bu yıllarda, gemilerin bazılarına Orta Asya cumhuriyetlerinden seçtiği başkent isimlerini verir. *Alma Ata* (1999), *Bakü* (2001), *Aşkabat* (2002) ve *Taşkent* (2003) gemileri 1990'larda Türkiye'nin siyasi coğrafyasını aşan milliyetçiliğinin hatırası sayılabilir.

Uygarlığın Türklükle başladığının icat edildiği 1930'larda, mimarı Atatürk olan Güneş Dil Teorisi ve Türk Tarih Tezi, isim verme konusunda gemileri de etkiler. Almanya'ya sipariş edilen eş gemiler *Trak* (1938), *Sus* (1938), *Marakaz* (1938) ve *Etrüsk* (1938), *Tırhan* (1938), *Kadeş* (1938) mitolojiden esinlenerek verilmiş isimlerdir.

Gemi adlarında milliyetçiliğin izlerini çoğu 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında şehit olmuş askerlerin adların taşıyan Şehir Hatları gemilerinde de görmek mümkündür (bkz. Tablo 2). Dönemin Denizcilik Bankası TAŞ Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Nezih H. Neyzi (1974-1976) "... şehir hatları için on adet yolcu gemisi plana koydurduk ve bunlara Kıbrıs'ta şehit düşenlerin isimlerini vermeye karar aldık. Genelkurmaydan soruldu ve bu sıraya göre isimler verildi. Böylece İstanbul'da bu isimler okunacak ve hatırlanacaklardı," sözleriyle gemilere neden şehit isimleri verdiklerini anlatır.[2] Kuşkusuz gemilere verilen şehit adlarıyla şehitlerin şahsında vatan uğru-

2 Neyzi, s. 110-111.

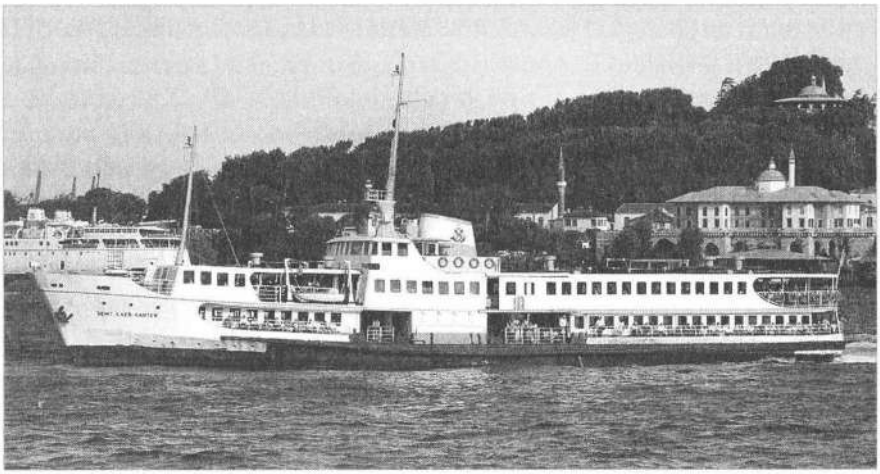
na ölenlerin hatırası canlı tutulmak istenir. Vatan uğruna şehit olmak kahramanlık ve kutsallıkla yüceltilirken, savaş ulusal gurur ve zaferin hatırası ile iç içe geçer.

TABLO 2. Şehir Hatları'na ait "Şûheda" vapurları

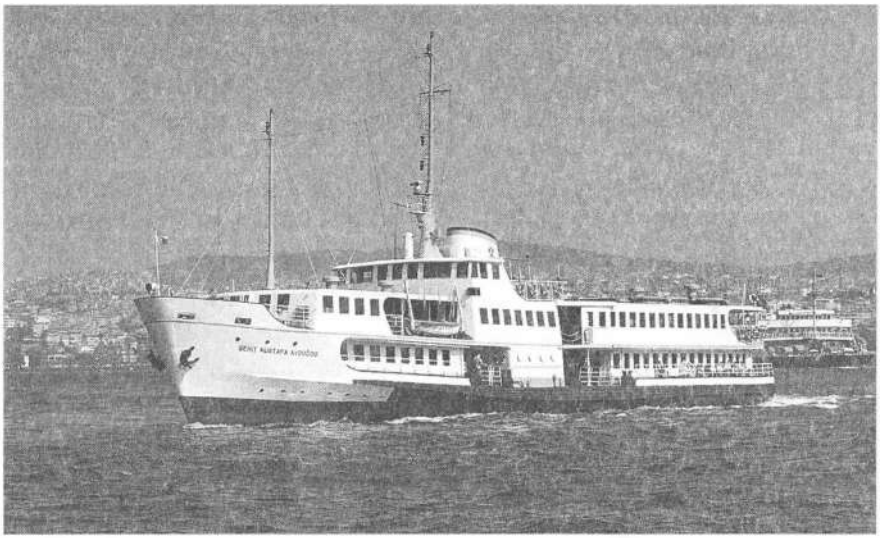
Şehit Adem Yavuz, 1976 (Kıbrıs'ta 1974'te görevini yaparken 24 Ağustos günü Rumlar tarafından yaralı halde esir alınan sonra da öldüğü bildirilen gazeteci), Şehit Karaoğlanoğlu, 1977 (Kıbrıs'ta 1974'te ölen albay), Şehit Sami Akbulut, 1977 (1974'te Kıbrıs Barış Harekâtı'nda hava indirme tugayı serbest paraşüt müfreze komutanı), Şehit Temel Şimşir, 1977 (1974'teki Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında ölen astsubay başçavuş), Şehit Caner Gönyeli, 1977 (Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde ölen teğmen), Şehit Necati Gürkaya, 1977 (1974 yılında, Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde ölen üsteğmen), Şehit İlker Karter, 1980 (Kıbrıs Barış Harekâtı'nda uçağının düşmesi üzerine ölen pilot üsteğmen), Aydın Güler, 1981 (7 Aralık 1976 günü, Okmeydanı'nda devriye gezerken duvara yazı yazan örgüt mensupları tarafından vurularak öldürülen polis memuru), Şehit Mustafa Aydoğdu, 1981 (İstinye Tersanesi işçilerinden olup, 1974'te Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında ölen çavuş), Şehit Metin Sülüş, 1986 (1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda ölen deniz subayı)

Savaşlar ve askerî zaferler milli kimliğin kahramanlık üzerine inşasında önemli sembollerdir. "Milli" tarihin önemli unsurları olarak öne çıkan savaşlar ve zaferlerin hatırası gemilere verilen isimlerde yaşatılır: *Çaldıran* (1973), *Kosova* (1958), *Malazgirt* (1958), *Mohaç* (1973), *Niğbolu* (1973) ve *Preveze* (1973) gemileri Osmanlı tarihinin fetihçi ve muzaffer dönemlerinin hatırasını bugüne taşır. Cumhuriyet tarihinin benzer izlerini taşıyan gemiler de vardır. *29 Ekim* (1976) ve *30 Ağustos* (1977) adlı dökme yük gemileri gibi.

Gemilere kişi ismi verilmesi 19. yüzyıldan bugüne uzanan bir başka gelenektir. Kuşkusuz isimleri gemilere verilen kişiler sıradan faniler değildir. Birkaç istisna dışında... Osmanlı Devleti'nde bazı gemilere *İhsan* (1903), *Lütfiye* (1870), *Neveser* (1903), *Nimet* (1891) gibi sıradan isimler verildi-



Şehit İlker Karter.

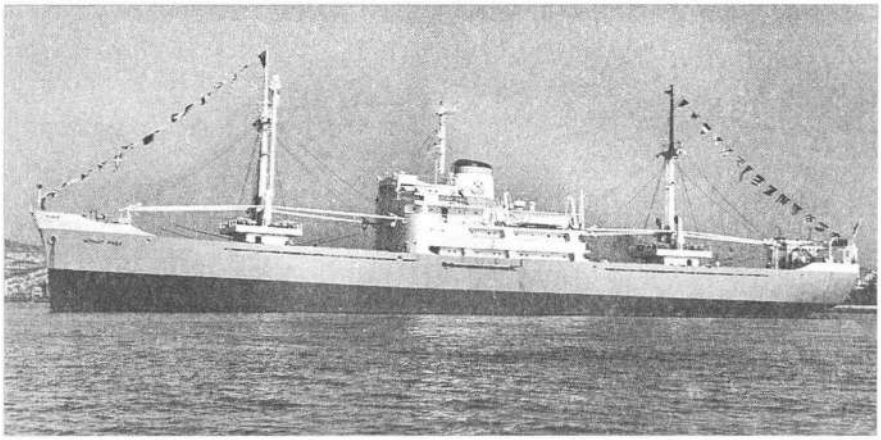


Mustafa Aydoğdu.

ğine rastlanmaktadır. Öte yandan gemilere verilen şahıs isimlerinin çoğu sıradan kişilere ait değildir. İşkodra ve Manastır valiliği, iki kez de seraskerlik yapmış olan *Ali Saip Paşa* (1886), eski sadrazamlardan *Kamil Paşa* (1886), 16. yüzyılda yaşamış Kaptanıderya *Kılıç Ali Paşa* (1858) gibi devlet adamlarının isimleri gemilere verilerek hatıraları başarılarıyla birlikte canlı tutulur. Bazı gemilere, tıpkı Batı monarşilerinde rastlandığı üzere hanedana mensup kişilerin isimleri verilir. Osmanlı padişahlarının annelerinin adlarının verildiği gemiler vardır: Sultan Abdülmecit'in annesinin adını taşıyan *Bezm-i Alem* (1906), Sultan Reşat'ın annesinin adını taşıyan *Gülcemal* (1910) ve Sultan II. Abdülhamit'in annesinin adını taşıyan *Tir-i Müjgan* (1906) gemileri gibi.

II. Meşrutiyet döneminde satın alınan *Reşit Paşa* (1911), *Mithat Paşa* (1911) ve *Mahmut Şevket Paşa* (1910) adı verilen gemilerle Osmanlı Devleti'nin modernleşmesi sürecinde öne çıkan kişilerin hatırası yaşatılır.

İttihatçıların "Hürriyet Karamanları"nın ve "Büyük Adamları"nın adlarını gemilere isim olarak verme geleneğini 27 Mayıs 1960 askerî darbesinin ardından iktidara gelenler de sürdürür. Bu dönemde ticaret filosuna *Büyük Reşit Paşa* (1962), *Gazi Osman Paşa* (1961), *Mithat Paşa* (1961), *Mimar Sinan* (1961) ve *Namık Kemal* (1962) adlarını taşıyan gemiler katılır. Bu gemiler yanı sıra 27 Mayıs 1960 darbesi gemilerin isimlerine doğrudan yansır. *Gazi Osman Paşa*, *Mithat Paşa* ve *Mimar Sinan* gemileri ile birlikte 1961 yılında Japonya'da inşa edilen, ismi önce *27 Mayıs* olarak belirlenen ama sonradan



Mithat Paşa.

Kaptan Temelkuran (1961) olarak değiştirilen gemi ve 1961'de İtalya'da inşa edilen *Gençlik* (1961) gemisi bunun somut örnekleridir.

27 Mayıs 1960 darbesinin etkileri yalnızca ticaret filosuna değil Şehir Hatları vapurlarının isimlerine de yansır. 1960'tan önce İngiltere'ye sipariş edilen ancak 27 Mayıs 1960'tan sonra Türkiye'ye gelerek işlemeye başlayan birbirinin eşi dokuz şehir hattı vapuru içinde önce *Gençlik* adı verilen sonra *Ataköy* (1961) olarak adı değiştirilen geminin yanı sıra yine 27 Mayıs darbesinden mülhem *İnkılap* (1961), *Harbiye* (1961), *Turan Emeksiz* (1961) (28 Nisan 1960 olayları sırasında Beyazıt Meydanı'ndaki gösteriler sırasında polis tarafından açılan ateşte ölen Orman Fakültesi öğrencisi) ve *Ali İhsan Kalmaz* (1961) (27 Mayıs darbesi sırasında sabaha karşı ölen teğmen) gemilerini anmak gerekir.

İsimlerinde 27 Mayıs darbesinin izlerini taşıyan gemilerin yanı sıra bu darbenin mağduru ve karşısında bulunmuş kişilerin adlarını taşıyan gemiler de vardır. Örneğin 27 Mayıs ardından kurulan ve DP'nin mirasını sahiplenen AP'nin ilk genel başkanı ve Süleyman Demirel'in selefi *General Ragıp Gümüşpala* (1969) ve 27 Mayıs 1960'tan sonra Yassıada'da yargılanan eski Deniz Kuvvetleri Komutanlarından *Amiral Sadık Altıncan*'ın (1970) adları gemilere verilerek DP'nin hatırası yaşatılır. Dahası aslında bir denizci olan ancak politik kimliği yanında denizci kimliği gölgede kalan ve Atatürk'e muhalefet etmesi ile tanınan Rauf Orbay'ın adı *Rauf Bey* (1973) olarak bir tankere verilir.

Yıllardır Türk-İslam sentezinin derin etkisi ile yönetilen İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin işlettiği deniz otobüsleri filosunda yer alan gemilerin isimlerine bakıldığında bir yandan Türk-İslam sentezinin, diğer yandan si-

Büyük Reşit Paşa.

yasal rekabetin izleri görülür (bkz. Tablo 3). Ancak bunların tamamı denizcilik tarihi ile ilgili kişiler değildir. İDO'nun gemilerine Türk-İslam sentezinin etkisi ve derin bir Osmanlı hayranlığı ile isim vermiş olmasının bir diğer göstergesi de isimleri verilen kişiler içinde Cumhuriyet tarihinden yalnızca üç kişinin bulunmasıdır: Bunlardan ikisi, *Adnan Menderes* (1998) ve *Turgut Özal* (1998) feribotlarıdır. Menderes ve Özal'ın adının da siyasal tercih ve kaygıların etkisi ile koyulduğunu söylemek mümkündür. Üçüncü istisna ise *Recep Tayyip Erdoğan* (2004) feribotudur. Bu feribotun *Fatih Sul-*

TABLO 3. "Türk büyükleri"nin adını taşıyan deniz otobüsleri

Çaka Bey, 1987 (11. yüzyılda yaşamış, İzmir ve çevresinin hâkimi ve ilk donanmayı kuran denizci), *Çavlı Bey*, 1987 (I. Mehmet döneminin ünlü denizcilerinden), *Karamürsel Bey*, 1987 (İzmit Körfezi'nin güney kıyılarını ele geçiren ilk Osmanlı kaptanıderyası), *Ulubatlı Hasan*, 1987 (İstanbul'un fethinde burçlara ilk sancağı dikmeyi başardığı sanılan asker), *Hezarfen Çelebi*, 1988 (IV. Murat döneminde kollarına kanat takarak uçtuğu sanılan kişi), *Nusret Bey*, 1988 (Çanakkale Savaşı'nda yararlılığı görülen *Nusret* mayın gemisine izafeten verilen isim), *Sarıca Bey*, 1988 (II. Murat ve II. Mehmet dönemlerinin tanınmış vezirlerinden), *Uluç Ali Reis*, 1988 (Kılıç Ali Paşa diye de bilinen İtalyan asıllı kaptanıderya), *Umur Bey*, 1988 (yaşamı deniz savaşlarında geçen Aydınoğulları Beyi), *Akşemseddin*, 1994 (II. Mehmet'in lalası, bilgin ve şair), *Ertuğrul Gazi*, 1994 (Osmanlı Devleti'nin kurucusu Osman Bey'in babası), *Piyale Paşa*, 1996 (1644'te ölmüş ve Sultan İbrahim döneminin kaptanıderyası), *Sinan Paşa*, 1996 (1520-1596 yılları arasında yaşamış sadrazam), *Cezayirli Hasan Paşa*, 1997 (1710-1790 yılları arasında yaşamış kaptanıderya ve sadrazam), *Turgut Reis*, 1997 (1485-1565 yılları arasında yaşamış denizci), *Piri Reis*, 1997 (1470-1518 yıllara arasında yaşamış denizci ve haritacı), *Hızır Reis*, 1997 (Barbaros Hayrettin Paşa'nın yanında yetişen ve Hint Okyanusu seferine çıkan denizci), *Oruç Reis*, 1997 (Barbaros Hayrettin Paşa'nın ağabeyi ünlü denizci), Seydi *Ali Reis*, 1997 (1498-1563 yıllara arasında yaşamış denizci), *Sokullu Mehmet Paşa*, 1999 (1506-1579 yıllara arasında yaşamış sadrazam), *Barbaros Hayrettin Paşa*, 2000 (1473-1546 yılları arasında yaşamış ünlü denizci), *Osman Gazi*, 2007 (Osmanlı Devleti'nin kurucusu ve ilk hükümdarı), *Orhan Gazi*, 2007 (Osmanlı Devleti'nin ikinci hükümdarı), *Salih Reis*, 2007 (16. yüzyılda yaşamış ve Tunus'un fethinde rol oynamış Osmanlı denizcisi), *Burak Reis*, 2007 (15. yüzyılda yaşamış Osmanlı denizcisi), *Kemal Reis*, 2007 (1510'da ölen Osmanlı denizcisi), *Murat Reis*, 2007 (Hollanda asıllı ve sonradan Müslüman olan, Preveze ve Kıbrıs'ın fethinde rol oynamış Osmanlı denizcisi), *Mehmet Reis*, 2007 (16. yüzyılda yaşamış ve Hint Okyanusu'na çıkmış Osmanlı denizcisi), *Kanuni Sultan Süleyman*, 2008 (1520-1566 yılları arasında hüküm sürmüş onuncu Osmanlı padişahı), 2008 (1512-1520 yılları arasında hüküm sürmüş dokuzuncu Osmanlı padişahı)

tan Mehmet (2004) feribotunun eşi olması, İDO'da egemen olan fetihçiliğin bir diğer yansımasıdır.

Milliyetçi kaygılar ve siyasal rekabet gibi etkiler dışında popüler kültürün öne çıkınış kişilerinin isimleri de gemilere verilir. Örneğin son yıllarda Şehir Hatları gemilerinden *İnciburnu*'nun adı *Barış Manço*, *Sedefadası*'nın adı *Prof. Dr. Aykut Barka* olarak değiştirilir. Toplumun sempati beslediği ve saygı duyduğu kişilerin isimlerinin gemilere verilmesi olağan görülebilir. Ancak *Sedefadası* ve *İnciburnu* gibi kabul görmüş isimlerinin değiştirilerek kişilerin hatırası yaşatılmak yerine yeni gemilere isimleri verilebilirdi. Çünkü gemi severler için gemiler canlı varlıklara benzer. Her birinin kişiliği, sularda süzülüşü ve endamı farklıdır. Bir gemiye yıllarca belli bir adla hitap ettikten sonra başka bir adla hitap etmek anlamlı değildir. Bu bir kişinin zorla adını değiştirmekten farklı bir şey değildir. *Barış Manço* ve *Prof. Aykut Barka* gibi topluma katkı ve saygınlıklarıyla anılan kişilerin hatırası yeni gemilerle yaşatılabilirdi.

Gemi isimleri arasında az sayıda da olsa denizci kimliğine atfen adı gemilere verilen kişiler vardır. Bu kişilerin bazıları asker, bazıları sivil denizcidir. Asker olanların adlarını taşıyan gemiler arasında eski deniz kuvvetleri komutanlarından *Amiral Fahri Engin* (1976) ve *Amiral Mehmet Ali Ülgen* tankerleri (1976), eski donanma komutanlarından *Amiral Şükrü Okan* şilebi (1970), eski deniz kuvvetleri komutanı ve altıncı cumhurbaşkanı *Fahri S. Korutürk* şehir hattı vapurunu (1990) anmak gerekir. Adları gemilere verilmiş denizciliğe katkısı olmuş olan sivil denizciler de vardır (bkz. Tablo 4).

TABLO 4. Denizciliğe katkısı olan kişilerin adlarını taşıyan gemiler

Abidin Daver şilebi, 1960 (Denizcilikle ilgili kitap ve makaleleri ile tanınan gazeteci), Bostancı, sonra *Ahmet H. Yıldırım* şehir hattı vapuru, 1980 (1984-1988 yıllara arasında TDI genel müdürlüğü yapmış kişi), *Cemalettin Erem* araba vapuru, 1971 (Haliç Tersanesi'nde yıllarca yöneticilik yapmış kişi), *Pilot Cevdet Çubuklu* römorkörü, 1979 (eski kılavuz kaptanlardan), *Hamdi Karahasan* şehir hattı vapuru, 1980 (Haliç Tersanesi müdürlerinden Hamdi Karahasan), *Hüseyin Hakkı* araba vapuru, 1963 (Şirket-i Hayriye'nin eski umum müdürlerinden), *Karşıyaka*, sonra *İ. Hakkı Durusu* şehir hattı vapuru, 1985 (Atatürk'ü Samsun'a götüren *Bandırma* vapurunun kaptanı), *İbrahim Baybora* ro-ro gemisi, 1979 (1929-1942 yıllara arasında Denizyolları umum müdürlüğü yapmış kişi), *Kaptan Abidin Doran* ro-ro gemisi, 1990 (*Denizli* şilebinin görev başında hayatını kaybeden süvarisi Kaptan Abidin Doran), *Kaptan Asım Almak* tankeri, 1961 (Deniz Nakliyatı A.Ş.'nin kurucularından), *Kaptan Burhanettin Işım* ro-ro gemisi, 1990 (1970'te Biscay Körfezi'nde batan *Amasya* şilebinin süvarisi), Kilyos III, sonra *Kaptan Gündüz Aybay* şehir hattı vapuru, 1988 (denizci ve hukukçu), *Kaptan Necdet Or* ro-ro gemisi, 1977 (yıllarca *Adana* vapurunun süvariliğini yapmış kişi), *Kaptan Sait Özege* ro-ro gemisi, 1977 (*Ege* vapuru ve *Savarona* yatının kaptanlığını yapmış kişi), *Kaptan Şefik Gogen* araba vapuru, 2000 (*Ankara* vapurunun süvariliğini yapmış kişi), Bayraklı, sonra *Nurettin Alptoğan* şehir hattı vapuru, 1985 (TDI müdür muavinlerinden), *Orhan Erdener* araba vapuru, 1962 (Haliç Tersanesi eski müdürlerinden), *Osman Tavil* römorkörü, 1952 (Denizcilik Bankası mühendis ve yöneticilerinden), Van Gölü'nde işleyen *Orhan Atlıman* feribotu, 1971 (Denizcilik Bankası mühendislerinden Orhan Atlıman), *Prof. Ata Nutku* araba vapuru, 2000 (gemi inşa mühendisi), Van Gölü'nde işleyen *Refet Ünal* feribotu, 1972 (Van Gölü İşletmesi müdürlerinden), *Yusuf Ziya Öniş* ro-ro gemisi, 1979 (Denizyolları yöneticilerinden)

Yukarıda çeşitli örnekleri verilen gemilere özellikle siyasal ve ideolojik kaygılar gözetilerek verilen isimler toplumsal bellekte hatıra yaratmanın bir yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemiler kuşkusuz yalnızca yük ve yolcu taşımıyor. İsimleri ile siyasi ve ideolojik mücadelelerin izini ve hatırasını da olanca ağırlığıyla taşıyor.

KAYNAKÇA

Akdoğan, Refik, *Türk Ticaret Gemileri ve Denizcileri 1919-2005. Biz Bir Aileyiz Albümü*, İstanbul, 2005.

Güleryüz, Ahmet, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, Denizler Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2002.

—, *Yandan Çarklılardan Günümüze İstanbul Vapurları*, Denizler Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2005.

"İdare-i Aziziye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4.

Kızıldemir, M. Orhan, *İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşlar*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul, (basım tarihi belli değil)

—, *Şirket-i Hayriye İdaresi*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul, (basım tarihi belli değil)

Koraltürk, Murat, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)*, İstanbul, 2005.

—, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, Varlık Yayınları, İstanbul, 2010.

—, *101 Gemi*, İDO Yayınları, İstanbul, 2008.

—, *Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İDO Yayınları, İstanbul, 2007.

Neyzi, Nezih H., *Pendik: Devletçilik - Karma Ekonomi - Özel Sektör*, Peva Yayınları, İstanbul, 1987.

Toprak, Zafer, "Akay", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1.

—, "Fevaid-i Osmaniye İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3.

Tutel, Eser, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3.

—, "Seyr-i Sefain İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 6.

—, "Şehir Hatları İşletmesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 7.

—, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.

—, *İstanbul'un Unutulmayan Gemileri*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2005.

—, *Seyr-i Sefain, Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997.

—, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1994.

Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, (der.) Bayram Camcı-Cezmi Zafer-Şükrü Yaman, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.

Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II, (der.) Şükrü Yaman, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1999.

Vapurlarda Yaşatılanlar, İDO Yayınları, İstanbul, 2007.

Osmanlı Devleti'nde deniz sigortacılığı

FATİH KAHYA

Risk mefhumu insanla birlikte var olmuş ve insanoğlu zamanla riski yönetme metotları geliştirmiştir. Sigorta da riski en aza indirme gayretiyle ortaya çıkmış bir uygulamadır. Sigortacılık, özellikle ticari malların bir yerden başka bir yere nakli sırasında olası risklere karşı güvence arama ihtiyacıyla doğmuştur. Sigortanın ne zaman ortaya çıktığı konusunda net bir şey söylenemese de ilk olarak deniz sigortasının uygulama alanı bulduğunu söylemek mümkündür.[1]

Risklere karşı alınan ilk tedbirler

İnsanların ticaret esnasında karşılaştıkları riskleri en aza indirme gayreti çok eski zamanlara dayanır, bu gayret günümüz sigorta uygulamalarından farklı olsa da modern sigortacılığın gelişmesine zemin hazırlamıştır.

İlkçağ'da Çinli tüccarların mallarının tamamını bir gemiye yüklemeyerek ayrı ayrı gemilere vermesi riski dağıtma, en aza indirme amaçlıdır. Hammurabi Yasaları'nda "gemici ipoteği" ile ilgili 282 madde vardı. Herhangi bir prim ödenmiyor, gemi kaybolursa kredinin geri ödenme zorunluluğu kalmıyordu. Denizcilik sigortasının bu ilk versiyonu, bilinen ilk yüklenicilik örneğinin görüldüğü Romalılar dönemine kadar kullanılıyordu. Roma İmparatoru Cladius (M.Ö. 10 - M.S. 54) talıl ticaretini geliştirmek düşüncesiyle gemilerin fırtınaya tutulmasına karşı devlet sigortası uyguluyordu.[2]

1 Gün, A. E., 1945, *Sigorta Lûgati (Tarif ve İzahlar)*, Kâğıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, s. 7. Kiver, S. N., 1926, *Sigorta Muhasebesi, Harik, Nakliyat, Hayat*, T.C. Ticaret Vekâleti İstanbul Ticaret Mekteb-i Âlisi Neşriyatı, Osmanbey Matbaası, İstanbul, s. 4.

2 Sergici, E., 2001, *Türklerin Tarihi ve Sigortacılık*, EGS Sigorta A.Ş., İstanbul, s. 110. Erdoğan, İ., 1993, *İsteğe Bağlı Sigorta Hizmetine Karşı Tutum Sigorta Hizmetinden Yararlanabileceklerin Sigor-*

Batı'da deniz nakliye sigortacılığı

Deniz sigortasının doğmasına kadar sigortayla ulaşılmak istenen neticeler, navlun anlaşmalarına konulan hususi hükümlerde temin ediliyordu. Deniz tehlikelerine dair anlaşmalarına yazılan hükümlerin öneminin çoğalmasıyla birlikte bu uygulamayı, navlun sözleşmesinden ayırmak gerekti ve sigorta, müstakil bir muamele olarak ortaya çıktı.[3]

Genel kanaat, prim esasına dayalı ilk uygulamanın 13. yüzyıl ortalarında Venedik, Pisa ve Floransa'da ortaya çıktığı yönündedir. İlk sigorta poliçesinin Cenova Ticaret Odası tarafından düzenlendiği bilinmektedir.[4] Bugünkü anlamıyla nakliye sigortasını ilk uygulayanlar, Lombardialı tacirlerdir. Kuzey İtalya'dan göç edip Avrupa'nın belli başlı ticaret merkezlerine yerleşen bu tüccarlar, M.S. 13. yüzyıl başlarına rastlayan bu faaliyetlerini kısa bir zamanda geliştirmişlerdir.[5]

İlk deniz sigortası kanunlarında, İspanya'da 1484'te hazırlanan Barcelona Kararnamesi önemli bir yer tutmaktadır. Barcelona Kararnamesi, deniz sigortasını bütünüyle düzenleyen, yeni zamanların ilk mevzuatıdır. Bir kararname olmamakla beraber Rouen tüccarlarının topladığı örf ve âdetleri içeren "Guide de la mer" (Derya Rehberi), sigortacılığın tarihsel gelişim sürecinde önemli yer tutmaktadır.[6]

İngiltere'de 17. yüzyıla kadar değişik sigorta işlemleri yapılmıştı ancak Lloyd'un ortaya çıkışı ve gelişimi, deniz sigortacılığı alanında yaşanan en

---

ta Poliçesine Karşı Tutumları Konusunda Bir Araştırma, İstanbul, s. 20. Bernstein, P. L., *Tanrılara Karşı Riskin Olağanüstü Tarihi*, çev., Canan Feyyat, Scala Yayıncılık, 4. baskı, İstanbul, 2008, s. 111.

3 "Navlun mukavelesinde şöyle denmekteydi: Sigortacı falan gemi ile taşınacak malları satın almıştır. Bu satışa ait bedeli gemi veya yük varma limanına ulaşmadığı takdirde ödeyecektir. Şayet mallar varma limanına hasarsız olarak gidecek olursa o takdirde satış mukavelesi hükümsüz olacak ve mal sahibi sigortacıya şu kadar para ödeyecektir." Esen, B. N., 1945, *Sigorta Bilgisi*, Millî Eğitim Basımevi, Ankara, s. 8. Esen, B. N., 1944, *Sigorta Nedir?*, Kâğıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, s. 16.

4 Kazgan, H. - Soyak, A. - Koraltürk, M., 1998, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, Koç Allianz Yayınları, İstanbul, s. 22. Ererdi, H. C., *Sigortacılığımızın Tarihi*, Commercial Union Onuncu Yıl, İstanbul, 1998, s. 8.

5 Yazıcı, B., 1944, "Mühim Bir Sigorta Branşı: Nakliyat Sigortası," *İktisadi Yürüyüş Sigorta Özel Sayısı*, (s. 112, 30 Ağustos 1944, s. 25. 1318 tarihinde İtalya Cagliari Limanı'nda yazılan sigorta sözleşmesinden bir bölüm için bkz: Nel Primo Centenario Della Riunione Adriatica di Sicurta 1838-1938, Trieste, 1939'dan aktaran Koraltürk, M. - Kahya, F., *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, Osmanlı Bankası Araştırma Merkezi Yayını, 1. baskı, İstanbul, 2009, s. 25.

6 Arseven, H., 1987, "Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri," *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, s. 43. Prof. Dr. S. F. Ülgener'e Armağan, İstanbul, s. 423. 1484 tarihinde İspanya'da deniz sigortacılığına dair düzenlenen Barcelona Kararnamesi'nden bir bölüm için bkz., Koraltürk-Kahya, 2009, s. 28.

önemli gelişme oldu. Bu yüzyılda Londra'da kahvehaneler açıldı ve bu kahvehaneler, işadamlarının toplandığı merkezler haline gelmeye başladı.[7]

1710'da Londra'da The Sun Insurance Office Ltd. kuruldu. 1720'de London Assurance ve Royal Exchange şirketlerine, kraliyet tarafından "organize denizcilik sigortası" imtiyazı verildi. 1762'de Equitable Society of London kuruldu. Amerika'da 1735'te Friendly Society kuruldu. "1720 yılında, 300.000 sterlinlik bir rüşvete direnemediği rivayet edilen Kral I. George, İngiltere'nin ilk sigorta şirketleri Royal Exchange Assurance Corporation ile London Assurance Corporation'ın –başka hiçbir şirket ve birlik olmayacak şekilde– kurulmasına razı olmuştu. Böyle bir tekel, başka sigorta şirketlerinin kurulmasını engellemekle birlikte, "belli ve özel" kişilerin yüklenici olarak faaliyet göstermesine hâlâ izin veriliyordu. Hatta şirketler, deneyimli yüklenicileri kendilerine katılmaya ikna edemedikleri için sürekli zorluk yaşıyorlardı."[8]

Ortaçağ'da uzun mesafe ticaretinde uzmanlaşan İtalya'da ortaya çıkan deniz nakliyat sigortası, ancak 18. yüzyılın sonlarında uluslararası bir standarda kavuşabildi. Sigortacılık dünyadaki gelişimini 18. ve 19. yüzyılda tamamladı.[9]

Osmanlı Devleti'nde sigortacılığın ortaya çıkışı

Osmanlı Devleti'nde sigortacılığın ortaya çıkmasına taşımacılıkta buharlı gemilerin kullanılması, serbest dış ticaret politikasının uygulanmasıyla gelen dış ticaret hacmindeki artış ve yaşam tarzındaki değişim ortam hazırlamıştır.

Önceki dönemde deniz ticaretinde kullanılan yelkenli gemiler ve kısa mesafeli yük taşımacılığında kullanılan büyük kayıklara göre daha ekonomik olan buharlı gemiler, hızları sayesinde deniz korsanlarından uzak kalabiliyorlardı. Ortaya çıkan hız ve zaman tasarrufuyla iç ve dış ticarette büyük bir canlanma başladı. Yelkenli gemiler ve kısa mesafe yük taşımacılığında önemli rolü olan büyük kayıklarda navlun ücretleri, ilk buharlı gemilerin navlun ücretinin iki katıydı. Yelkenli gemilerin ve büyük kayıkların korsanların, haydutların, hırsızların tehdidi altında olması, 19. yüzyılın ortalarına doğru bu farkın dört beş katına çıkmasında etkili oldu. Buharlı gemilerin devreye girmesiyle Osmanlı iç ve dış ticareti beş katından fazlaya çıktı.[10]

7 Kazgan vd. 1998, s. 24.

8 Erdoğan, 1993, s. 25; Bernstein, 2008, s. 110.

9 Baskıcı, Murat, "Osmanlı Anadolusu'nda Sigorta Piyasası 1860-1918," *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. cilt 57, s. 4, Ankara, 2002.

10 Kazgan, H., 2005, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali*, cilt 1, Roma Yayınları, 2. baskı, Ankara, s. 84-85.

Osmanlı Devleti'nin serbest dış ticaret politikası izlemeye başlamasında 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması etkili olmuş, kısa bir süre sonra başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa devletleriyle benzer nitelikli antlaşmalar yapılmıştı. 1845'te ithalat beş yıl önceye göre beş kat artmış, ihracat da en az üç kat gelişme göstermişti. Ticaret hacmindeki bu artış, sigortaya olan ihtiyacı artırdı. Deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa'nın sigortayı zorunlu hale getirmesi İstanbul, İzmir, Beyrut, Trabzon, Selanik gibi kentlerde sigortacılığın ortaya çıkmasına neden oldu. Sigorta bedellerinin vergi matrahına alınması, ilk zamanlar gümrüklerde anlaşmazlıklara neden olmuştu. Sigorta şirketleri, bu sıkıntıyı ortadan kaldırmak için İstanbul başta olmak üzere Osmanlı limanlarına şubeler açtılar.[11]

Serbest ticaret antlaşmalarıyla dış ticaretin artması, her türden tüketim malının ülkeye girmesi, devlet yapısındaki reformlar, Batı tarzı bir hayat ve tüketim alışkanlığının en azından varlıklı ticaret kesimleri ve saray üst düzey bürokrasisi arasında yaygınlaşmasını getirdi. Dış ticaretle uğraşan kesimler, Avrupa örneğini izleyerek deniz taşımacılığında nakliye sigortası talebine başladı. Bu talep, daha çok liman şehirlerinde etkiliydi. Sonraları yabancı nüfus ve gayrimüslim kesimin olduğu illerde, başta İstanbul ve İzmir'de, yangın ve hayat sigortaları da şirketlerin faaliyetleri arasına girdi.[12]

Osmanlı piyasasında ilk sigorta şirketleri

Osmanlı dönemi sigortacılığıyla ilgili kaleme alınan eserlerdeki genel kanaate göre Pera Yangını'ndan önce deniz sigortalarıyla ilgili olarak Giorgio ve Roberto Casseratto kardeşler tarafından 1862'de İstanbul'da Riunione Adriatica di Sicurta (RAS)'nın bir acentesi açılmış ve 1874'e kadar faaliyetini sürdürmüştür. Pera Yangını'ndan sonra İstanbul'da üç İngiliz sigorta şirketi (Sun, Northern ve North British), 1878'de de Fransız La Foncière, İstanbul'da faaliyete başlamıştır.[13]

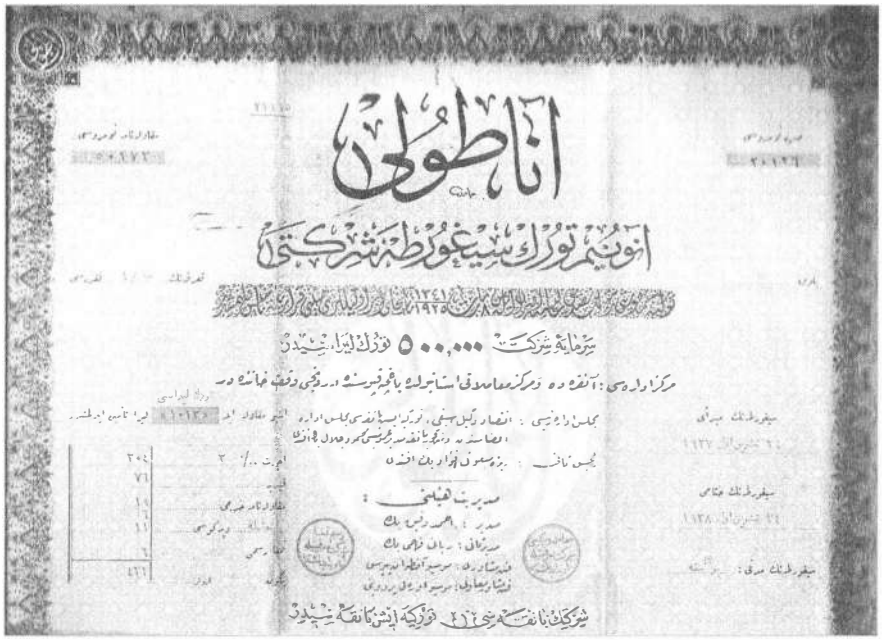
Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi adlı çalışmasında Orhan Kurmuş, yanma tehlikesi yüksek olan sıkıştırılmış pamuk balyalarının nakli ve depolanması riski karşısında tüccarların riski paylaşacak bir sigorta şirketinin kurulması için çaba harcadıklarını, ancak bu çabaların, bilgi ve sermaye yetersizliği yüzünden sonuçsuz kaldığını belirtmektedir.[14]

11 Kazgan vd. 1998, s. 25-30.

12 Baskıcı, 2002, s. 3.

13 Kazgan vd. 1998, s. 36; Baskıcı, 2002, s. 6.

14 "1863 yılında Londra Sun Insurance Company İzmir'de bir şube açtığı zaman, Türkiye'de gemicilik riskleri dışındaki riskleri de paylaşan ilk sigorta şirketi kurulmuş oldu." Kurmuş, O., *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s. 70.



Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi'ne ait bir poliçe.

Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* adlı çalışmasında, 1870'lerde kazalardan başka limanlara demirlemiş gemilerin saldırılara uğramasının sıklaştığını, hem mağdurları koruma hem de suçun kimde olduğunu belirlemeye yönelik konsolosluklardaki mahkemelerin yerini almak üzere bu tür vakaların görüşüleceği bir denizcilik mahkemesinin kurulduğunu belirtir. Yine bu çalışmada, bazı Avrupalı sigorta şirketlerinin Osmanlı topraklarında faaliyete geçerek isteyenlerin gemilerini ve yüklerini sigortaladıkları, Stamboul, 16 Ağustos 1876'da "Caisse Maritime de Constantinople'un 1848'den beri İstanbul'da faaliyet gösteren Neos Triton sigorta şirketinin devamı olarak" ilan edildiği ifade edilmektedir.[15]

Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*'de "sigorta muamelatının memâlik-i Osmaniye'de hangi tarihten itibaren tatbik olunduğuna dair kat'i bir malumata destres olunamamıştır," ifadesini kullanır.[16] Osmanlı Devleti'nde ilk sigorta uygulamaları sigorta şirketleri/acentelikleri ile değil daha çok Osmanlı topraklarında ecnebi tebaasından ticaret yapma izni olan tüccarlarla yapılan mukavelelerle gerçekleştiriliyordu.

15 Müller-Wiener, W., *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev: Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 148.

16 Ergin, O. N., *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, cilt 3, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, no. 21, İstanbul, 1995, s. 1150.

LA FONCIÈRE

Compagnie Anonyme d'Assurances mobilières et immobilières à Primes fixes contre l'INCENDIE et le CHOMAGE

17, rue Louis-le-Grand, Paris

لا فونسيير

Quittance N° 15.254

DIRECTEURS PARTICULIERS A CONSTANTINOPLE

J.G. SAVERIO & COMPTE GAbIX

N° 7, rue Tchinar, GALATA

Risque Commun

Assurance N° 67043.

(سيكوريطه سنديده قديدنى)

Risque Confié

سيكوريطه اجرائى

Prime 1% 0/0 Frs 23.15

Timbre 0.10

Frs 23.25

سيكوريطه ايديلن مبلغ

Somme assurée Frs 10000. PROLONGATION DE LA POLICE N 38957

La Compagnie LA FONCIÈRE a assuré à Monsieur A. Parma

sur marchandises à Stamboul rue Yeni Djami Selvelli Han N° 6-11

Contre paiement au comptant de la prime de Frs. 23.25

et aux clauses et conditions de la Police N°. 38957-62325 qui est maintenue pour un an du

جمله 13 Janvier mil neuf cent douze jusqu'au

تاريخ ماضى 13 Janvier mil neuf cent treize à midi

Editeur Tirage Original. Constantinople, le 13 Janvier Per 1912

Le présent Renouvellement ne sera considéré comme acquitté par la Direction particulière que s'il porte la signature de l'Assureur.

Pour acquit, Constantinople, le

Ümran Polat koleksiyonundan bir makbuz.

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren nakliyede, özellikle devlete ait malzemelerin naklinde, siguriye akçesi adıyla sigorta uygulamasına başvuruluyordu. Bu anlamda Fransız tüccarlarla deniz kazasına karşı yapılmış mukaveleler mevcuttur.[17]

1833 tarihli bir belgede Ordu-yu Hümayun Halep ve Antalya taraflarına vardığı zaman tayinatı hazır bulunmak için daha evvel ihtiyaten İskenderun ve Süveydiye limanlarına ve münasip iskelelere gönderilecek fazla miktarda arpa, buğday ve peksimetin müste'men sefinelerle nakli için sigorta senedi tanzimi Zahire Nazırı Hacı Veli Ağa'dan istenmiştir. Nazır, Balzac adında Fransız tüccarıyla mezkür malzemenin güvenli bir şekilde mahalline ulaşması için mukavele yapmıştır. Miktarı belirlenmiş zahire, tespit edilen ücretle (sigorta için % 10 rakamı verilmiş) deniz kazaları, düşman tehlikesi, alınma, el konulma gibi durumlara karşı sigortalanmıştır. Balzac adındaki Fransız tüccarın devlete teminat göstererek hangi şartlarda ödeme yapacağının belirtildiği sözleşmede dikkati çeken bir nokta, malların yanma tehlikesine karşı tüccarın mesuliyeti, tazminat ödemeyi kabul etmemesidir.[18]

17 BOA.C.İKTS.5/224. 10/S/1187-03/5/1773. BOA.C.HR.179/8945. 27/Ra/1189-28/05/1775; Koraltürk-Kahya, 2009, s. 30. Kahya, F., *"Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık"*, Libra Kitap, İstanbul, 2010.

18 BOA, HAT. 360/20068, 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833; BOA, HAT. 360/20068 A. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833; BOA, HAT. 360/20068 B. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

UNION NATIONALE

SOCIÉTÉ D'ASSURANCES OTTOMANE

AU CAPITAL DE CENT CINQUANTE MILLE LIVRES TURQUES

SIÈGE SOCIAL

CONSTANTINOPLE, Union-Han, Galata

COMPTE RENDU

à l'Assemblée Générale des Actionnaires

le 2 Mai 1923

des Opérations de la Société au 31 Décembre 1922.

CONSTANTINOPLE

İttihad Osmanlı Sigorta Şirketi'nin 1922 senesi Osmanlıca ve Fransızca faaliyet raporu.

14 Nisan 1851 tarihinde La Confidente deniz sigorta şirketi tarafından İstanbul'da düzenlenen bir senet, bu şirketin Osmanlı topraklarında bu dönemde faaliyette bulunduğunu göstermektedir.[19]

19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin sayıları artmıştır. Özellikle 1870 Pera Yangını sonrasında yangın sigortası ihtiyacı kendini iyice hissettirmiş, sayıları hızla artan bu şirketler sigorta branşlarını da çeşitlendirmişlerdir.

Sigorta şirketleri için öncelikli şehirler

Sigorta şirketlerinin yoğunlaştığı şehirler arasında İstanbul, İzmir, Trabzon ve Selanik başı çekmekteydi. Bu liman şehirleri, yabancı tüccarların daha güvenli ticaret yapabilmeleri adına öncelik verdikleri şehirlerdi.

Osmanlı başkenti İstanbul'a ticaret yapmaya gelen yabancılar, kendi sigorta sistemlerini de beraberinde getirdiler. 1862'de, İtalyan şirketi olan Riunione Adriatica di Sigorta (RAS), İstanbul'da bir acente açtı.[20] 1870'te Alman Mannheim, 1872'de İngiliz Northern-North British, 1878'de Fransız La Foncière ve Alman Nord Deustche şirketleri ülkede yangın sigortacılığına baş-

19 Koraltürk-Kahya, 2009, s. 75.

20 Kazgan vd. 1998, s. 36.

ladı. 1880 sonrası Düyunu Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesiyle Avrupa sermaye gruplarına, Osmanlı ülkesinde daha rahat hareket etme imkânı doğdu ve sigorta faaliyeti de bundan olumlu etkilendi. 1889'da, saydıklarımız dışında Assicurazioni Generali (Avusturya), Balkan-Bulgaria (Bulgaristan), Fondiaria-İtalia (İtalya) Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinden bazılarıydı. Sigorta şirketleri, 1890'larda da hızla artmaya devam etti. 1892'de Osmanlı Bankası, Düyunu Umumiye ve Reji İdaresi'nin katılımlarıyla, İstanbul'da 440.000 Osmanlı lirası sermaye ile Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiye kuruldu.[21]

1894'te İstanbul ve Anadolu'da deniz nakliyat sigortasında toplam 40, yangın sigortasında 45, hayat sigortasında 35 ayrı şirket faaliyetteydi. Şirketlerin büyük kısmının sadece İstanbul'da temsilciliği vardı. Deniz nakliyat dalında 40 şirketten 9'u (% 22,5), yangın dalında 45 şirketten 14'ü (% 31), hayat sigortası dalında 35 şirketten 17'si (% 48,5) sadece İstanbul'da faaliyet gösteriyordu.[22]

1894 yılında deniz nakliyat dalında 40 şirketten 31'inin, yangın dalında 45 şirketten 43'ünün, hayat sigortası dalında 35 şirketten 34'ünün İstanbul'da temsilciliği vardı. Aynı yıl İstanbul dışında; deniz nakliyat dalında 8, yangın dalında 2, hayat sigortası dalında 1 şirket faaliyet gösteriyordu. 1894'te İstanbul'da üç ayrı dalda toplam 76 şirket vardı.[23]

Liman kenti İzmir, Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezlerinden biriydi. İzmir'de ulaşım sisteminin gelişmesi, kentteki ticaret yapısında önemli değişimlere neden oldu. Dış ticaretin örgütlenmesinde egemen olan ihracat şirketleri, bankalar, sigorta şirketleri ile bunların sahip ve yöneticilerinden oluşan bir sınıf ortaya çıktı. Bu kesime aracılık eden Osmanlı azınlık tüccarları da yeni bir işlev kazandılar.[24]

18. yüzyılda Fransa'nın Yakındoğu ticaretinin üçte biri, bu liman yoluyla yapılmaktaydı. Napolyon Savaşları ve Yunan Bağımsızlık Savaşı döneminde gerileme yaşamış olsa da 1830'larda yeniden eski canlılığını kazandı. 1840-1870 arasında İzmir'den toplam ticaret hacmi dört kat, ihracat üç kat, ithalat altı kat artmıştı.[25] Bu dönemde İzmir'de pazar için üretim yapma yaygınlaş-

21 Baskıcı, 2002, s. 6-7.

22 Baskıcı, 2002, s. 7.

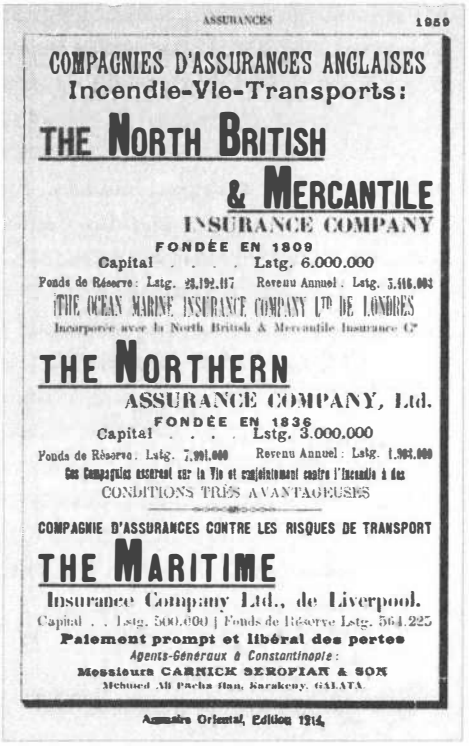
23 1894'te İstanbul ve Anadolu'da şube ve temsilcilikleri bulunan sigorta şirketleri için bkz., Baskıcı, 2002, s. 7-8. Annuaire Oriental 1894'e göre bu tarihte İstanbul'da faaliyet gösteren şirket sayısı 56'dır.

24 Aktar, A., *Türk Milliyetçiliği, Gayrimüslimler ve Ekonomik Dönüşüm*, İletişim Yayınları, 1. baskı, İstanbul, 2006, s. 170. Küçükkalay, A. M., *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitap Yayınevi, 1. baskı, İstanbul, 2007, s. 42-58.

25 Kasaba, R., *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, On Dokuzuncu Yüzyıl*, çev: Kudret Emiroğlu, Belge Yayınları, 1. baskı, İstanbul, 1993, s. 55. 1834-1912 yıllarında İzmir Limanı'na ait ticaret rakamları için bkz., Baskıcı, M., *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Tur-

mış, bu vesileyle İzmir, Osmanlı Devleti'nin dışa açılmada önde gelen bölgesi olmuştu. Pamuk ihracatının gerektirdiği geniş ticaret ağı sayesinde bölgede yeni fabrikalar ortaya çıkmış, küçük ölçüde de olsa sanayileşme, bankacılık ve sigortacılık görülmeye başlamıştı.[26]

İzmir'de 1863'te London Sun Insurance Company'nin şube açmasıyla Türkiye'de deniz nakliyat riskleri dışındaki riskleri karşılayacak bir sigorta şirketi faaliyete geçti. 1894'te deniz nakliyat dalında 20, yangın dalında 25, hayat dalında 14, toplamda ise 41 ayrı şirket vardı. 1900'e gelindiğinde 8'i İngiliz olmak üzere toplam 36 sigorta şirketinin bürosu bulunuyordu.[27]


ASSURANCES 1959

COMPAGNIES D'ASSURANCES ANGLAISES
Incendie-Vie-Transports:

THE NORTH BRITISH & MERCANTILE
INSURANCE COMPANY
FONDÉE EN 1809
Capital . . . . Lstg. 6.000.000
Fonds de Réserve: Lstg. 25.192.117 Revenu Annuel: Lstg. 5.116.003
THE OCEAN MARINE INSURANCE COMPANY Ltd DE LONDRES
Incorporée avec la North British & Mercantile Insurance C°

THE NORTHERN
ASSURANCE COMPANY, Ltd.
FONDÉE EN 1836
Capital . . . . Lstg. 3.000.000
Fonds de Réserve: Lstg. 7.991.000 Revenu Annuel: Lstg. 1.961.000
Ces Compagnies assurent sur la Vie et conjointement contre l'Incendie à des
CONDITIONS TRÈS AVANTAGEUSES

COMPAGNIE D'ASSURANCES CONTRE LES RISQUES DE TRANSPORT
THE MARITIME
Insurance Company Ltd., de Liverpool.
Capital . . Lstg. 500.000 | Fonds de Réserve Lstg. 564.225
Paiement prompt et libéral des pertes
Agents-Généraux à Constantinople:
Messieurs CARNICK SEROPIAN & SON
Mehmed Ali Pacha Han, Karakeuy, GALATA

Annuaire Oriental, Edition 1914.

Annuaire Oriental'de sigorta şirketi ilanları.

Karl Von Scherzer'in *İzmir 1873* adlı çalışmasında, "daha on yıl öncesine kadar sigortacılık İzmir'de tanınmıyordu bile; fakat son zamanlarda, özellikle İngiliz sigorta kuruluşlarının bu konuda öncülük etmesiyle sigortacılık gittikçe büyümektedir" ifadeleri bulunmaktadır. Ayrıca Scherzer, yangın alanında 1'i Alman, 8'i İngiliz olmak üzere 9 şirket, nakliyat alanında da 2'si Avusturya, 2'si Alman, 1'i İngiliz, 1'i Fransız, 2'si Yunan, 1'i de Bulgar olmak üzere 9 şirketin faaliyet gösterdiğini belirtir.[28]

İstanbul ve İzmir dışında sigorta şirketlerinin tercih ettikleri şehirler arasında Trabzon gelmektedir. 1873'te Trabzon'da Helvetia (İsviçre), Lloyd Suisse ve Lyonnaisse deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. 1884'te Trabzon'da Reliance, Manheimer ve La Foncière'nin temsil-

han Kitabevi, 1. baskı, Ankara, 2005, s. 66-68. İzmir Limanı 1839 dış ticareti için bkz., Kurmuş, 1982, s. 28. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir Limanı'ndan ithal edilen mallar için bkz., Küçükkalay, 2007, s. 201-205.

26 Çadırcı, M., *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. baskı, Ankara, 1997, s. 364.

27 Baskıcı, 2002, s. 8.

28 Scherzer, K. V., *İzmir 1873*, çev: İlhan Pınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2001, s. 62.

cilikleri bulunmaktaydı. Ancak deniz sigortası dışındaki dallar, henüz yaygınlaşmamıştı. 1894'te Trabzon'da Marine Insurance Company, La Foncière, Helvetia, Manheimer, Compagnie Générale de Dresden, Assicurazioni Generali di Trieste sigorta şirketleri faaliyet göstermekteydi.[29]

1894'te Anadolu'da herhangi bir dalda sigorta şirketlerinin temsilciliği bulunduğu bilinen merkezler; İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Adana, İskenderun, Giresun, Ayvalık, Bandırma, Gelibolu, Çanakkale, Tekirdağ, İzmit, Sinop, Edirne, Bursa, Eskişehir, Ankara, Uşak ve Nazilli'ydi. Bunlara 20. yüzyıl başlarında Konya eklendi.[30]

İstanbul ve İzmir bir yana bırakıldığında, sigorta şirketlerinin rağbet ettiği merkezlerin, Avrupa-Türkiye ticaretinde buharlı gemi şirketlerinin seyir güzergâhlarındaki limanlar ya da Anadolu'da dönemin demiryolu güzergâhındaki şehirler olduğu görülmektedir. Tarımsal ürün ve hammadde üretiminde uzmanlaşan ve ulaşım kolaylıkları nedeniyle dönemin diğer Anadolu merkezlerine kıyasla dış piyasalarla ticari ilişkilerin daha fazla geliştiği bu merkezlerin önemli oranda gayrimüslim nüfus barındırıyor oluşu da yabancı sigorta şirketlerinin buralara olan ilgisini artırıyordu.[31]

Sigorta suiistimalleri

Osmanlı topraklarında özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinde, sayıları hızla artan şirketlerin neredeyse tamamı yabancı şirketlerdi. Bu şirketlerin çoğu Osmanlı Devleti'nden resmi izin almadan, belli bir teminat göstermeden faaliyetlerini yürütüyorlardı. Poliçeleri de kendi dillerinde hazırlıyorlardı. Herhangi bir kayıt ve yaptırım altında bulunmayan sigorta şirketleri ve şirketler adına çalışan kişiler kazanç sağlama düşüncesiyle suiistimallere başvuruyorlardı. Osmanlı halkının dilini ve ne anlattığını pek anlayamadığı poliçeler de hukuki anlamda bir güvence sağlamıyordu çünkü herhangi bir sorunda Osmanlı mahkemeleri değil Avrupa merkezlerindeki mahkemeler merci olarak gösteriliyordu. Sigorta şirketleri ile elçilikler yapılan hukuki düzenlemelere itaat etmiyorlar ve kapitülasyonları bahane göstererek itiraz ediyorlardı.

Osmanlı sigorta piyasasında kasıtlı yangınlar, daha çok karşılaşılan suiistimal şekli olsa da kumpanyalardan tazminat almak düşüncesi, deniz nakliyat

29 Baskıcı, 2002, s. 5-8.

30 Baskıcı, 2002, s. 8; Koraltürk-Kahya, 2009, s. 85-88.

31 Baskıcı, 2002, s. 13. Osmanlı nüfusunun dinî ve etnik dağılımı için bkz., Karpat, K., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, çev., Bahar Tırnakcı, Tarih Vakfı Yayınevi, İstanbul. Karpat, 2003, s. 64. 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti'nde bölgeye, etnik kökene ve dine göre nüfus dağılımları için bkz., Karpat, Kemal H., *Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus*, çev., Akile Zorlu Durukan, Kaan Durukan, İmge Yayınları, 1. Baskı, Ankara, 2002, s. 126-127.

alanında da kendini göstermekteydi. 1899 tarihli bir belgede Boğaziçi'nde bazı gemilerin çarpışması, kaptanların sarhoşluğu gibi çeşitli sebeplere yüklense de gemilerin taşıdığı yükün sigortalı olması hasebiyle bu çarpışmalarda kasıt olduğu, ehl-i vukufça beyan edilmiştir.[32] Sigorta şirketinden tazminat almak isteyen kişiler olduğu gibi tazminat ödemek istemeyen şirketler de suiistimallere başvuruyorlardı.[33]

Sigorta piyasasındaki sorunlar denetimsizlikten kaynaklanmış, sigorta şirketleri de bu denetimsizliği fırsat bilerek suiistimalden kaçınmamışlardır. Osmanlı yönetimi sorunları gidermek, aldatmalara karşı halkı korumak, piyasayı devlet denetimine sokarak kontrol altında tutmak adına 1887, 1906 ve 1914 tarihlerinde sigorta piyasasını düzenlemeye yönelik nizamnameler hazırladı. Ancak bu nizamnamelerin neredeyse hiçbiri sigorta şirketleri üzerinde bir yaptırım sağlayamadı. Elçilikleri arkasına alan sigorta şirketleri kapitülasyonları bahane göstererek düzenlemelere itaat etmediler.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA. C.HR.179/8945. 27/Ra/1189-28/05/1775.

BOA. C.IKTS.5/224. 10/S/1187-03/5/1773.

BOA, HAT. 360/20068, 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

BOA, HAT. 360/20068 A. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

BOA, HAT. 360/20068 B. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

BOA, MV.97/90. 4 Rebiülevvel 1317/13 Temmuz 1899.

Kitaplar/Makaleler

Aktar, A., 2006, *Türk Milliyetçiliği, Gayrimüslimler ve Ekonomik Dönüşüm*, İletişim Yayınları, 1. baskı, İstanbul.

Akyıldız, A., 2001, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, Tarih Vakfı-TEB Ortak Yayını, İstanbul.

Arseven, H., 1987, "Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri," *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, cilt 43, Prof. Dr. S. F. Ülgener'e Armağan, İstanbul, s. 415-431.

Baskıcı, Murat, 2005, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, 1. baskı, Ankara.

32 "... Boğaziçi'nde bazı gemilerin müsademesi kaptanlarının sarhoşluğuna ve esbab-ı sâireye hamledilmekte ise de hamulelerinin sigortalı olması hasebiyle bu müsâdematın mahsûsen vukua gelmekte olduğu ehl-i vukuf tarafından beyan edilmekte idüğü..." ifadeleri, nakliyat dalında da suiistimallere rastlandığını göstermektedir. BOA, MV.97/90. 4 Rebiülevvel 1317/13 Temmuz 1899.

33 Dersaadet Ticaret Odası gazetesinde de nakliye sigortacılığı bir örnek yer almaktadır. "... İzmir açıklarında batan Rus bandıralı Çariçe isimli gemiye yüklenen ve 800 lira karşılığında bir İngiliz şirketine sigortalanan bir miktar tütünün bedeli, sigorta şirketi tarafından çeşitli geçersiz bahaneler ileri sürülerek ödenmedi. Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi sigorta bedellerini almalarına rağmen kaza anında tüccarların tazminatlarını ödemeyen bu gibi sigorta şirketlerinin tüccarları perişan ettiklerini belirterek kontrol altına alınmaları için hükümeti uyardı." Akyıldız, A., *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, Tarih Vakfı-TEB Ortak Yayını, İstanbul, 2001, s. 56.

—, "Osmanlı Anadolusu'nda Sigorta Piyasası 1860-1918," *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, cilt 57, sayı 4, Ankara, 2002, s. 3-33.

Bernstein, P. L., 2008, *Tanrılara Karşı Riskin Olağanüstü Tarihi*, çev., Canan Feyyat, Scala Yayıncılık, 4. baskı, İstanbul.

Çadırcı, M., 1997, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. baskı, Ankara.

Erdoğan, İ., 1993, *İsteğe Bağlı Sigorta Hizmetine Karşı Tutum Sigorta Hizmetinden Yararlanabileceklerin Sigorta Poliçesine Karşı Tutumları Konusunda Bir Araştırma*, İstanbul.

Ererdi, H. C., 1998, *Sigortacılığımızın Tarihi*, Commercial Union Onuncu Yıl, İstanbul.

Ergin, O. N., 1995, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, cilt 3, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, no. 21, İstanbul.

Esen, B. N., 1945, *Sigorta Bilgisi*, Millî Eğitim Basımevi, Ankara.

—, 1944, *Sigorta Nedir?*, Kâğıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul.

Gün, A. E., 1945, *Sigorta Lügati (Tarif ve İzahlar)*, Kâğıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul.

Kahya, F., 2010, "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık", Libra Kitap, İstanbul.

Karpat, Kemal H., *Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus*, çev., Akile Zorlu Durukan, Kaan Durukan, İmge Yayınları, 1. Baskı, Ankara, 2002.

—, 2003, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, çev., Bahar Tırnakcı, Tarih Vakfı Yayınevi, İstanbul.

Kasaba, R., 1993, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, On Dokuzuncu Yüzyıl*, çev., Kudret Emiroğlu, Belge Yayınları, 1. baskı, İstanbul.

Kazgan, H. - Soyak, A. - Koraltürk, M., 1998, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, Koç Allianz Yayınları, İstanbul.

Kazgan, H., 2005, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali*, cilt 1, Roma Yayınları, 2. baskı, Ankara.

Koraltürk, M. - Kâhya, F., 2009, *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, Osmanlı Bankası Araştırma Merkezi Yayını, 1. baskı, İstanbul.

Kurmuş, O., 1982, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara.

Küçükkalay, A. M., 2007, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitap Yayınevi, 1. baskı, İstanbul.

Kiver, S. N., 1926, *Sigorta Muhasebesi, Harik, Nakliyat, Hayat,* T.C. Ticaret Vekâleti İstanbul Ticaret Mekteb-i Âlisi Neşriyatı, Osmanbey Matbaası, İstanbul.

Müller-Wiener, W., 1998, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev., Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Scherzer, K. V., 2001, *İzmir 1873*, çev., Ilhan Pınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir.

Sergici, E., 2001, *Türklerin Tarihi ve Sigortacılık*, EGS Sigorta A.Ş., İstanbul.

Yazıcı, B., 1944, "Mühim Bir Sigorta Branşı: Nakliyat Sigortası," *İktisadi Yürüyüş Sigorta Özel Sayısı*, (S. 112, 30 Ağustos 1944, s. 25.)

Milli iktisat politikalarında süreklilik: Kabotaj meselesi

ARZU VARLI

Giriş

Kabotaj, bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların ülkenin bir diğer limanına deniz yolu ile taşınması hakkıdır. Kabotaj, Lozan Antlaşması'nın imzalanma sürecinde görüşmelerin ana konularından biri olmuştur. Kabotaj hakkı ile devletler, deniz seferlerini kendi ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilere verme hakkı elde etmişlerdir. Bu, diğer bir deyişle eğer bir ülkede kabotaj serbestisi varsa, yabancı gemilerin o ülke limanları arasında yük ve yolcu taşıyabilecekleri anlamına gelmektedir.

Kabotaj tartışmaları ilk defa Cumhuriyet kadroları tarafından dile getirilmemiştir. Osmanlı Devleti'nden itibaren Türkiye sularında kabotaj yasağı konulacağı, konulmak istendiği ve hatta İttihat Terakki döneminde bu konuda önemli adımlar atıldığı da bilinmektedir. Deniz taşımacılığının millileştirilmesi aşamasında kabotaj girişimleri Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, hep devam etmiş; Lozan'la da kesinlik kazanılmıştır.

Kabotaj hakkının ardından devlet, denizcilikle ilgili alanlarda hem millileştirmeler yapmış hem de en önemli aktör olarak çoğu zaman tek başına yer almıştır. Hatta kimi zaman şiddetle savunulan kabotaj meselesi kimi zaman da eleştirilere konu olmuştur.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kabotaj tartışmaları

Kabotaj, Osmanlı Devleti'nden itibaren Türkiye'nin hep gündeminde yer almıştır. Özellikle Avrupa'nın gemi teknolojisinin geliştiği ve Osmanlı'da ti-

cari alanda yayıldığı 19. yüzyılda kabotaj meselesi gündeme gelmiştir. Özellikle Tanzimat'la beraber bu tartışmalar daha da artmıştır. Çünkü Tanzimat, hem değişimlere dönük kararların alındığı ve uygulandığı hem de Batı'nın ulaştırma teknolojisinde önemli bir gelişme olan buharlı gemilerin Osmanlı'ya giriş dönemiydi.[1]

19. yüzyıl hem Avrupa'nın ekonomik olarak yayılmacı bir siyaset izlediği hem de teknolojisinin buna imkân verdiği bir dönemdir. 1830'dan itibaren Osmanlı pazarı Batı'ya daha açık hale gelmiştir. İşte bu dönemde daha önce görülmediği kadar yabancı gemi Osmanlı denizlerinde hareket etmeye başlamıştır.

Özellikle 19. yüzyılın sonları, yabancı bandıralı deniz ticaretinin Osmanlı sularında hızla arttığı, buna karşılık Osmanlı bandırası altında yapılan deniz ticaretinin neredeyse hızla yok olmaya başladığı bir dönemdir.

Denizlerdeki yabancıların bu hareketliliği Osmanlı'yı da harekete geçirmiş; devlet 1837'de Tersane-i Amire vapurlarıyla yolcu taşımacılığını başlatmıştır. Bu teşkilat zamanla Fevaid-i Osmaniye, sonra İdare-i Aziziye, II. Abdülhamit döneminde ise İdare-i Mahsusa adıyla Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. İdare-i Mahsusa, sadece İstanbul Limanı ile değil, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de belli başlı limanlara posta seferini yapma imtiyazına sahipti. Zamanla Osmanlı Devleti'nin en büyük vapurculuk teşkilatı haline gelmesine karşın, yabancılarla rekabet konusunda yeterince başarılı olamadı.[2]

İdare-i Mahsusa dışında benzer güçte olmayan bazı vapurculuk şirketleri daha kuruldu. Bunların bazıları:

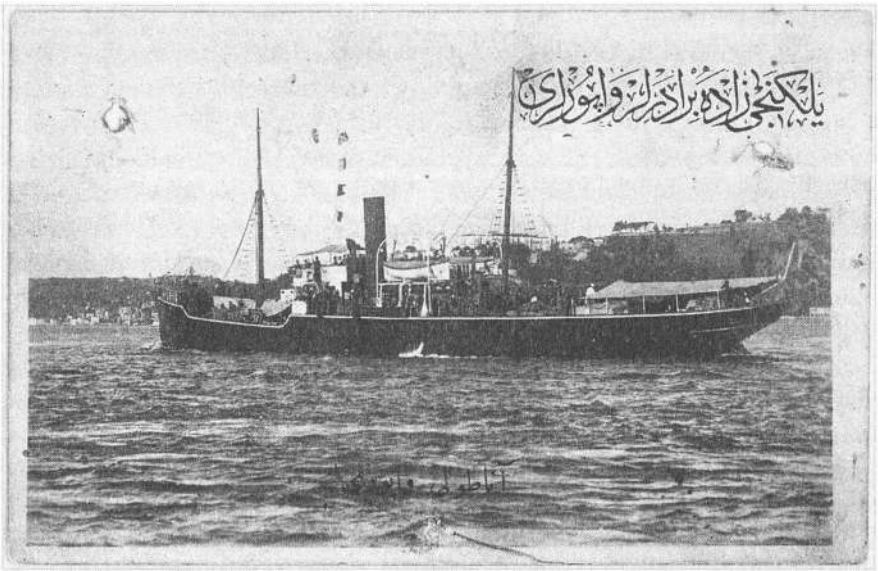
– Şirket-i Hayriye
– Haliç Vapur İdaresi
– Hamidiye Vapur Şirketi
– Gürcü Kumpanyası
– Hacı Davud Kumpanyası.

Özel şirketlerin hepsi Osmanlılar tarafından işletilmekteydi, imtiyazlara sahipti ve Osmanlı bandırası taşırlardı. Yine özel şirketlerin sahiplerine ve yönetimlerine bakıldığında çoğu gayrimüslimdi. Zaten Osmanlı'da yerli sermaye denilince Osmanlı tebaası anlaşılıyordu.

Bu durum iktisadi milliyetçilik politikalarıyla değişti. Milli iktisat politika-

1 İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt XI, sayı 1, Haziran 2009, s. 101.

2 Kaori Komatsu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Vapurculuk ve Milliyetçilik", *The First Global Conference on Innovation in Marine Technology and The Future of Maritime Transportation*, Editor: Nil Güler, Levent Kırval ve Ayşe Yılmaz, İstanbul Technical University Maritime Faculty, UCTEA-Turkish Chamber of Marine Engineers, Kasım, 24-26, İstanbul, 2010, (T.M.M.O.B. Gemi Mühendisleri Odası, 2010, İstanbul, s. 7).



Yelkencizade Biraderler'e ait Anadolu vapuru.

larıyla, gayrimüslim yönetimindeki şirketler yabancı şirket sınıfında değerlendirilmeye başlandı. Bu değişim Cumhuriyet döneminde de devam etmiş; Cumhuriyet döneminde iktisadi milliyetçilik politikalarıyla sermaye gayrimüslim olmayan vatandaşların lehine millileştirmiştir.

Osmanlı deniz ticareti, dış ticaretteki gelişme ve değişimlerden etkilenerek devam etmiştir. Avrupa'nın ekonomik baskı ve egemenliğine karşı Osmanlı deniz ticaret politikası genel olarak, sınırları kesin olmamakla birlikte yüzyılın sonuna kadar şöyle devam etmiştir:[3]

- Tanzimat Dönemi'nde: Dış ticaretteki genişleme ve gelişmeye paralel olarak ilk önce merak ve ilgi,
- II. Abdülhamit: Dünyada yaşanan durgunluk ve krize paralel olarak, denizciliği geliştirme çabaları ve rekabet,
- II. Meşrutiyet: Yeniden dış ticarette görülen hızlı bir genişlemeye karşı, tepki ve karşı koyuş.

Osmanlı devlet adamları 18. yüzyılın başlarından itibaren kapitülasyonların zararlarını görmüş ve kaldırmaya çalışmışlardı. Ancak bu konuda atılan

3 İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmaları*, sayı 10 (Yaz 2006), s. 25.

adımlar kimi zaman desteksiz kalmış kimi zaman Avrupa tarafından ertelenerek yürürlüğe konulamamıştır.

II. Meşrutiyet döneminde uluslararası deniz hukukuna daha güçlü atıflar yapılarak, Osmanlı deniz ticaretinin geliştirilmesi yönündeki çözümün ticari rekabet olduğu ifade edilmiş; milli iktisat fikirlerinin güçlendiği bu yıllarda kabotaj tekeli kurma görüşleri yüksek sesle dile getirilmiştir.[4]

İttihat Terakki ile beraber kabotaj tartışmalarında daha farklı yaklaşımlar geliştirilmiştir. Osmanlı yetkililerinin yabancı gemileri kontrol ve denetim konusundaki isteği güvenlik kaygılarının nispeten yükseldiği savaş ve gerginlik dönemlerinde kabotaj problemlerini de artırmaktaydı.[5]

Sonuçta İttihat ve Terakki kapitülasyonların anlaşma yoluyla değil ancak doğrudan kaldırılması gerektiğine inanmıştır. 1914'te savaş öncesi oluşan şartlardan istifade ile uzun yıllardır şikâyet edilen kapitülasyonları kaldırmış ve ardından kabotaj uygulamalarına da yön vermiş; kabotajın nasıl uygulanacağını aşağıdaki 9 maddeden oluşan açıklama ile duyurulmuştur:[6]

1. Osmanlı karasularıyla limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara dahilinde vapur, römorkör, istimbot, motor bot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl makine, yelken, kürekli her türlü büyük ve küçük deniz araçları, duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmak ve çalıştırmak suretiyle ticaret yapma hakkı doğrudan doğruya Osmanlı tebaasına aittir.
2. Kara suları dahilinde balık avı (balık, sünger, inci, sedef vs), dalgıçlık ve bu gibi işlerde sanat icra etmek ve ticaret yapma hakkı Osmanlı devleti tebaasına aittir.
3. Başlangıcı ve bitişi sırf Osmanlı limanları olmak üzere kabotaj seferleri yapmak Osmanlı tebaasının hakkıdır.
4. Hareket noktası ecnebi limanlar olan ticaret gemileri yabancı mallarla yüklü olduğu halde yolcu, emtia ve eşyayı Osmanlı limanlarına ihraç edebilir. Ancak Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve emtia nakliyatı icra edemez.
5. Osmanlı limanlarından birine uğrayacak bütün yabancı ticaret gemileri Osmanlı kanunlarına tabidir.
6. Tahlisiye İdaresi doğrudan doğruya Osmanlı hükümeti tarafından idare olunup, gelirleri liman dairesince toplanıp, maliyeye gönderilecektir.
7. Osmanlı karasularıyla boğazlarında kılavuzluk hakkı Osmanlı tebaası olanlara aittir.

4 Ekinci (2009), a.g.m., s. 116-117.

5 Ekinci (2009), a.g.m., s. 115.

6 Ekinci (2009), a.g.m., s. 120.

8. Karantina İdaresi bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilerek geliri doğrudan doğruya Maliye Nezareti'ne verilecektir.

Cumhuriyet kadroları da tıpkı İttihatçılar gibi, milli iktisat politikaları ile Türkiye'de özel mülkiyete, girişimciliğe ve piyasa ekonomisine dayalı bir kapitalist iktisadi düzen geliştirmeyi hedeflemişlerdir.[7] Savunulan iktisadi milliyetçilik düşüncesi ile Türkiye'de sermaye birikimi sağlamak için yabancıları tasfiye etme yolunda adımlar atılmıştır. Ancak istenilen hedefe ulaşmanın o kadar da kolay ve hızlı olamayacağını gören yönetim, yabancılardan "milli" kaygılar terk edilmeden faydalanma yoluna gitmeyi tercih etmiştir.

Türk sermayesini ve girişimcisini güçlendirmek ve ekonomide egemen kılmak için bazı öneriler hazırlanmıştır. Bu doğrultuda "Milli Türk Ticaret Birliği" yabancı sermayeye ilişkin hükümete bir öneri paketi hazırlamıştır. Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde sermayedar sınıfın, özellikle devlet desteğini almak için yaptığı öneriler devletin ideolojik tutumundan dolayı karşılık bulmuş ve ekonominin her alanında milliyetçi duygularla devlete yakın kesim desteklenmiştir.[8]

Özellikle İzmir İktisat Kongresi'nde oluşturulan çalışma gruplarından tüccar çalışma grubunun kongrede kabul edilen önerileri ve Türkiye denizcilik politikasının esasını oluşturan maddeler şunlar olmuştur:[9]

1. Kendi limanlarında kendi bayrağından başkasının ticaret yapmaması (Kabotaj hakkının kullanılması)
2. Armatörlere vergi, kredi, gümrük bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanması
3. Donanma Cemiyeti'nin mal varlığından bir kısmı şehit evlatlarına verilirken kalanı ile "Deniz Ticaret Bankası"nın kurulması
4. Limanlar arasındaki postacılık (yolcu ve yük taşımaları) hizmetlerinin ticaret gemileri tarafından yapılması
5. Seyr-i Sefain İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi (İdare o zaman Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlıydı)
6. Türk gemilerine vergi kolaylıkları sağlanması, sigortalandırılması
7. Limanlara giriş/çıkış yapan gemilere ait işlemlerin günün her saatinde yapılması

7 Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, 5. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, İstanbul, s. 459.

8 Arzu Varlı ve Murat Koraltürk, "II. Meşrutiyet'ten Erken Cumhuriyet'e Milli İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, cilt IX, sayı 20-21, 2010/Bahar-Güz, 2012, s. 127-142.

9 Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Yayın no. 62, İstanbul, 2003, s. 79-80.

8. Kıyıların deniz ve hava koşullarına karşı korumasız olduğu dikkate alınarak yeni limanlar, iskeleler ve kayık barınakları yapılması
9. Deniz ticaret odalarının kurulması
10. Deniz ticaret okullarının kurulması
11. Nehir ve göl taşımacılığının geliştirilmesi
12. Yüksek tonajlı gemi yapımına kredi verilmesi
13. Balıkçılığın geliştirilmesi ve balık ürünlerinin korunması

Bu kararların ve önerilerin ardından, 19 Nisan 1926 tarihinde TBMM'de kabul edilen ve 1 Temmuz 1926'da yayımlanarak yürürlüğe giren 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarda Kara Suları Dahilinde İcra-i Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun" ile yabancı bayraklı gemilere kabotaj yasağı getirildi. Yani Türkiye sahillerinin bir noktasından bir diğer noktasına yük ve yolcu taşıma, kılavuzluk gibi her türlü liman hizmetleri, Türk bayrağını taşıyan gemilere tanındı. Yabancı bayraklı gemilerin yabancı ülkelerden getirdikleri yük ve yolcuyu Türk limanlarına boşaltabilecekleri ve Türk limanlarından ancak yabancı ülkelere gidecek yük ve yolcu alabilecekleri esas bağlandı. Karasuları içinde kılavuzluk, Türk bayrağı taşıyan gemilerde kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık ve işçilik, iskele, rıhtım hamallığı ve her türlü deniz esnaflığı Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarına tanındı. Yabancıların bu faaliyetlerde bulunması ise resmî kurumlardan izne tabi oldu.

Cumhuriyet'in öncesinde ve devamında yürütülen milli iktisat politikaları, asker-bürokrat kesim tarafından ülkede milli girişimci oluşturabilmek için yürütülmüş politikalar bütünüdür. Türkiye Cumhuriyeti devletinin kuruluş felsefesini oluşturmuş araçlardan biridir ve süreklilik arz eder. Kemalist kadronun ekonomik ve siyasi paradigması olan milli iktisat düşüncesi, İttihat Terakki'den devralınmıştır.[10]

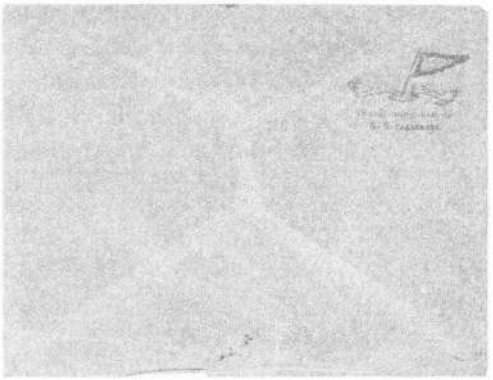
Kabotaj kararı ve denizciliğin durumu

İzmir İktisat Kongresi'nde tüccar grubu denizlerle ilgili gelişmelerden ve alınan kararlardan hem memnun hem de biraz endişelidir. Memnuniyetleri tartışılmaz bir şekilde devletin kendilerine çeşitli alanlarda sınırsız imtiyazlar vermelerine bağlıyken; endişeli olmaları ise ticaret hayatında gereken liberalliğin yaratılmamasından kaynaklanmaktadır.

Milli iktisat dönemleri literatürde her ne kadar liberal bir dönem gibi tanımlansa da aslında devletin ekonominin tek aktörü ve rejisörü oldu-

10 Jan Zürcher, "Kemalist Düşüncenin Osmanlı Kaynakları", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce "Kemalizm"*, cilt 2, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 52.

ğu yıllardır. Devlet ekonominin ne kadarının liberal olacağına, kimlerin hangi rolü alacağına, üretim kaynaklarının nasıl dağıtılacağına kadar, deyim yerindeyse ekonominin tek patronudur.



Şirket-i Hayriye-i Hamidiye antetli bir zarf.

Cumhuriyetin kurulmasının sonrasında ekonomide yürütülen milli iktisat politikası devlet desteğiyle milli burjuvazi yetiştirme felsefesine dayanıyordu. Devletin yerli ve milli unsurları desteklemesiyle yetiştirilecek burjuvazi ülke kalkınması ve modernleşmesi için temel mekanizma olarak görülmekteydi.[11] Devlet eliyle milli burjuvazi yetiştirme için başvurulan en yaygın yöntem devlet tekellerinin özel şahıs ve şirketlerce işletilmesiydi.

Devlet politikaları ekonomik hayat üzerinde etkisini gösteren liberallikten uzak bir denizcilik sektörü yaratma eğiliminde olmuştur. Bu durum denizcilik sektörü açısından olumsuz etki olarak değerlendirilebilir. Kabotaj hakkının devletçi bir tutumla değerlendirilmesinden dolayı, denizcilik sektöründe yer alan özel ve devlet şirketleri arasında oluşan kısmi rekabetten dolayı tüm şirketleri birleştirme kararı uygulanmış ve piyasa liberallikten uzak düşmüştür.

Bu durum tüccar kesiminin endişelerinin oluşmasında oldukça etkili olmuş; daha kapalı ve hatta limanlarda ve denizlerde kabotaj hakkıyla beraber içe kapanık bir havanın oluşma ihtimali ve endişesi artmıştır. Denizcilik sektörünün temsilcileri Türkiye'de devletin denizcilik tekel oluşturması korkusunu hissetmişlerdir. Hatta Rauf Orbay bu duruma açıklık getirmek için deniz ticareti ile ilgili düşüncelerini şöyle açıklamıştır:

> ... Hiçbir şekilde dışarıyla ilgimizi kesecek tarzda, kendi gemicilerimize fazla haklar veremeyiz. Tüm dünya ile ekonomik ilişkilerde bulunmak zorunda olan Türkiye, milli ticareti, milli sanayiyi teşvik konusunda aşırıya kaçan, dünyanın bizden başka hiçbir kurumuna ve milletine hak tanımayan iddialarda bulunamaz. Bu tür korumacılıklarla kurulacak milli kurumlardan hayır gelmez. Dünya savaşında bütün dünyanın yolları bize kapalı iken milli iktisat adına hâkim olan anlayış, güçlü ve suni korumacılıkla bazı şirketlerin kurulmasını sağladı. Fakat bu zoraki yapılanmalar ve aşırıya kaçan korumalarla, tekellerle kurulan kuruluşlardan hangisi kaldı? Gemiciliğimizin ve deniz ti-

11 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005*, 10. baskı, İmge Kitabevi, s. 39-40.

caretimizin gelişmesi için elimizden gelen her şeyi yapmak benim olduğu kadar, bütün milletvekili arkadaşların da görevleri arasındadır. Fakat gemicilik yaparken başka yerleri ve ilişki yollarını yıkmamak, ekonomik düzeni bozmamak gerekir. Özetle; ticaret tekel değil, rekabettir.[12]

Özetle ticarette tekel yerine rekabet olması istenmiş hatta şiddetle tercih edilmiştir. Özellikle milli iktisat politikaları korumacı olarak görülmüş, bunun gemiciliğe ve deniz ticaretine zarar verdiği düşünülmüştür. Sonuç olarak, Türkiye'de sermayedar sınıfının oluşumundaki çarpıklıkların nedenleri veya girişimci sınıfın oluşmasının önündeki engellerden biri olarak "Milli İktisat" ve devamında da "Devletçilik" belirlenebilir.

Kabotaj karşısında yabancı şirketlerinin tek istedikleri istifade sürelerinin uzatılması olmuştur. Süre uzatma konusunda Ticaret Bakanlığı'nda müsteşar olan Zühtü Bey ile Lozan Anlaşması gereğince kabotajdan istifade edecek olan yabancı vapur şirketleri temsilcileri arasında şu konular müzakere edilmiştir:[13]

1. Konşimentolarda, biletlerde yabancı dil ile birlikte aynı düzeyde Türkçeye kayıtsız şartsız yer vermek,
2. Tüccarla ortaya çıkan anlaşmazlıkların yerel mahkemelere havalesini itiraz etmeden kabul etmek,
3. Türk memurlarından, zabıtalardan ve askerden Türk gemilerinde olduğu gibi nakliye ücretlerini indirimli olarak almak,
4. Posta çantalarını ücretsiz taşımak,
5. Yabancı limanlara gidecek olan milli ürünlere indirimli tarifeler uygulamak,
6. Türk gemicilerini zarardan korumak, asgari sınırdan yüksek olan tarifeleri indirmemek,
7. Türk şirketleri ve gemileri ile gerek iç gerek dış nakliyeler için transfer konuları hakkında uyuşmak ve bunlara dair garanti vermek,
8. Dizbarko işlemlerini kesinlikle uygulamak,
9. Önemli sayıda Türk tayfa ve amele çalıştırmak.

Yukarıda belirtilen konular taraflar arasında tartışılmış ve tüm şirketler tarafından kabul görmüştür. Ancak yabancı şirketler bu konularda taahhütte bulunmaları karşılığında bir müddet daha "kayd-u şart tahtında" kabotajdan istifade etme hakkının kendilerine tanınmasını talep etmişlerdir.

12 Ahmet Hamdi, "Özel Makale: Türk Deniz Ticareti: Dünü, Bugünü ve Durumu Hakkında İnceleme ve Düşünceler", *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergisi İnceleme ve Araştırma Birimi, İktisat Sütunu*, 1923, s. 37.

13 *Cumhuriyet* gazetesi, no. 44, 19.06.1924, s. 3.

Kırzade Şevki ve Şürekası Vapurları İdaresi'ne ait antetli kâğıt.

Kabotaj hakkından yararlanacak yabancı şirketlerin varlığına karşın kabotajla beraber yabancı-yerli rekabeti ortadan kalkmış; kısa bir süreliğine yerini özel sektör-devlet rekabetine bırakmıştır. Bu rekabet de daha sonra, "Vapurculuk Türk Anonim Şirketi" altında özel sektör-devlet birleşimi sağlanarak devlet eliyle kaldırılmıştır. Tüm vapurculuk işleri, Denizyolları İşletmesi ile Vapurculuk Türk Anonim Şirketi tarafından kontrol edilmiş; bundan yalnızca yolcu taşımak veya düzenli servisler yapmak isteyen gemi sahipleri muaf tutulmuştur.

Bu durum ticaret hayatını bütünüyle olumsuz etkilemiştir. Deniz nakliyatının sahip olunan bu filo tarafından verimli ve ekonomik olarak yapılması neredeyse imkânsızdır. Ayrıca ticari ilişkiler içinde bulunulan bazı ülke limanlarının uyguladığı kurallar da sahip olunan filoyla o limanlarda ticaret yapılmasına olanak vermemektedir. Rusya, Bulgaristan, Yunanistan, Suriye ve Mısır ticareti bu durumdan oldukça olumsuz etkilenmiştir.

Yine Türk limanlarında teknik yetersizliklerin yanında diğer önemli bir sorun da yüksek vergilerdir. Başka ülkelerin hiçbir limanında Türkiye'de uygulandığı kadar yüksek vergiler uygulanmamakta ve yoğun formaliteler bulunmamaktadır. İstanbul Limanı eskiden sahip olduğu yoğunluğu, vergi ve bürokrasi işlerinden dolayı kaybetmiştir. Hem iç hem de dış ticaret gümrük

tarifelerinden ve sınırlamaların yarattığı etkilerden dolayı azalmıştır. Yine bu azalmalar transit ticarette de olmuştur. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda yapılan toplantıda Mösyö Chez[14] İstanbul Limanı ile ilgili olarak, şikâyetlerini şu sözleriyle dile getirilmiştir:

> Gerçekten İstanbul gittikçe transit limanı olmak konusundaki önemini kaybetmektedir. Maalesef bu gerçeği gerektiği gibi inceleyen bulunmamaktadır. İstanbul, liman koşulları itibariyle bir takım zorluklara maruz kalmaktadır. Sağlık vergilerinin fazlalığı, limanın koşulları itibariyle bir takım zorluklara maruz kalmaktadır. Sağlık vergilerinin fazlalılığı, limanın ücretinin artırılması, mavna meselesi, gümrük muayenesi ve transit eşyası için uygulanan gereksiz bazı işlemler, özetle; gerek harcama ve gerekse zorluklar nedeniyle hiç de ihmal edilmeyecek bir takım sebepler, İstanbul Limanı'nın transit ticaretini başka limanlara kaydırmaktadır.

Tüm eleştiriler ve dikkat çekmelere karşın İstanbul Limanı İşletmesi'ne sağlanan haklar daha da artırılıyordu. Verilen haklardaki bu artış eleştirilerin de artmasına yol açıyordu. Gerçekten de o dönemde ülkelere ait hiçbir limanda Türkiye'de alındığı kadar yüksek vergiler alınmıyordu. Vergiler İstanbul Limanı'nın transit liman özelliğini azaltıyor; artık gemiler, alınan yüksek vergilerden dolayı İstanbul'a gelmek istemiyorlardı.

Yönetimi yabancılardan arındırılmış bir şekilde şirketlerin kurulması hızla devam etmekte; uygulamaların devamlılığına bakıldığında aslında eleştirilere çok da önem verilmediği görülmektedir. Yapılmak istenen, denizcilikle ilgili kıyı kuruluşlarının, bir an önce yabancıların sahip oldukları imtiyazlarından kurtarmak ve kendi milli unsurlarını barındıran bir yapı oluşturmaktır. Bu anlamda limanlarda imtiyazlı şirketlerin kurulması ekonomide millileştirme hareketlerinin ilk örneklerini oluşturmaktadır.[15]

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk A.Ş. 9 Ağustos 1925'te yayınlanan 2328 sayılı kararname ile kurulmuş; şirketin toplam sermayesi 500 bin lira olup Bahri Muamelat TAŞ ve Türkiye İş Bankası, 10 bin liralık sermaye ile şirketin ödenmiş sermayesini temin etmişlerdir.[16] Çünkü aslında şirketin 500 bin liralık sermayesi kâğıt üzerinde olup; Tayyare Cemiyeti'nden 100 bin lira alınarak şirkete para sağlanmıştır. Para daha sonradan Maliye Bakanlığı'na devredilmiş; böylece şirket ve Bakanlık (Devlet) ortak olmuştur. Özel işletmeler ve devlet ortaklığında anonim şirketler kurmanın nedeni, limanlarda

14 Messagerie Maritime Şirketi Genel Müdürü, *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 1. sayı, 1923, s. 3.

15 Fatma Yalçın, "Erken Cumhuriyet Döneminde Milli İktisat Politikası ve Bir Örnek Girişim: İstanbul Liman Şirketi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2009, s. 66.

16 Hergüner, *a.g.e.*, s. 92.

çalışan vasıta sahibi Türk vatandaşlarının da şirketlere ortak olabilmesi ve özel hukuk kurallarına göre yönetilmesinin amaçlanmasıdır.[17]

Bu şirket milli iktisat politikalarının en canlı örneği olarak önemlidir. Liberalizmden ve rekabetten uzak düzenlemelerle şirket, alanında tekel haline getirilmiştir. Çıkarılan 2257 sayılı kararname ile şirkete limancılık alanında imtiyazlı şekilde geniş bir alan yaratılmıştır. Yerli olmasına karşın özel bir şirket olan Şirket-i Hayriye ise bu hakkın kullanımından muaf tutulmuştur.

Milli iktisat uygulamalarının daha canla başla yapıldığı ve önceki dönemi devamı olarak değerlendirilebilecek devletçilik döneminde ise İstanbul Seyr-i Sefain şirketi kamulaştırılmış imtiyaz hakları yeni kurulan İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü'ne devredilerek tüm şirketler ve İstanbul'daki limancılık faaliyetleri hükümetin yetki ve kontrolüne alınmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'da milli iktisat uygulamalarıyla limanlar ve işletmeler önemli ölçüde değişime uğramıştır. Denizcilik faaliyetleri yürüten acentelerin yabancı olması huzursuzluk yaratıyor; bunların millileştirilmesi yönünde fikirler dile getiriliyordu. Özellikle Milli Türk Ticaret Birliği kamuoyunun yönlendirilmesinde etkiliydi. Hükümet Birlik'in çabaları sonucunda bu işleri yabancıların elinden almak için 1925 yılında bir kararname çıkarmış ve İstanbul Liman Şirketi'nin yanı sıra İstanbul Limanı ile ilgili olarak "*Bahri Muamelat Şirketi*" kurulmuştur.

İzmir'de de İstanbul'daki gibi yükleme, boşaltma, kılavuzluk, dalgıçlık ile vapurlara tatlı su dağıtım tekeli Liman İnhisarı Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası ve Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiştir. Daha sonra ise İzmir Liman ve Körfezi İşletmeciliği kurulmuş ve tüm diğer kurumlar bu kuruluşun ortağı olmuşlardır. Yükleme, boşaltma, kılavuzluk işleri ve Körfez içinde yapılan tüm vapur seferleri İzmir Liman ve Körfez İşletmesi'ne verilmiştir.

Bu kuruluşun başında 15 Temmuz 1925'e kadar Mustafa Kemal'in kayınpederi Uşakizade Muammer Bey kalmış; milli iktisat politikalarıyla yaratılmak istenen "milli" bir sermayedar olmasına karşın yine de sözleşmesi bitirilmiştir.[18] Daha sonra ise bu göreve İsmet İnönü'nün yakın arkadaşı Dr. Hulusi Alataş getirilmiştir. Şirkete hükümet tarafından mali yardımda bulunulmuş ve limanda faaliyet gösteren diğer şirketler de bu şirket yönetimi altında toplatılmıştır. Bunların içinde Uşakizade Muammer Bey'in şirketi de vardır. Şirketin bir diğer ortağı da, hatta kendisine ileriki zamanlarda temettü gönderilen İsmet İnönü'dür.

17 Yalçın, *a.g.e.*, s. 66.

18 Mustafa Kemal'de eşinden 5 Ağustos 1925'te boşanmıştır. Akrabalık ilişkisinin sonlanması ile şirketin imtiyaz sözleşmesinin sonlanmasının benzer tarihlerde olması acı bir tesadüf müdür bilinmez. Ancak Tek Parti döneminde çeşitli düşmanlıkların, dostlukların kararların alınmasında etkili olduğu birçok olay vardır. Bu yüzden iş çevrelerinin Ankara'ya yakın olmak için uğraşmaktan işleri ile uğraşamaz duruma gelmiş oldukları bilgisine kaynaklarda sıkça rastlanmaktadır.

TABLO 1. İzmir ticaret filosu (1926)

Liman isimleri	*Yelkenli gemi* Adet	*Merakibi sagire* Adet	*Motorlu tekneler* Adet	*Toplam liman tonajı* Adet
İzmir ticareti bahriye mıntıkası				
Edremit	4	13		17
Eskifoça	3	18		21
Urla	6	17	3	26
İzmir	44	413	46	503
İmroz	6	4	5	15
İnöz		14		14
Ayvalık	44	86		130
Burhaniye	10			10
Bodrum	78		1	79
Bozcada				0
Behram		12		12
Çeşme	6		2	8
Dikili	5			5
Kuşadası	4	13		17
Gökabad				0
Güllük	2		1	3
Marmaris	154			154
Yeni Foça		13		13
Toplam	366	590	58	1014

Kaynak: *Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri*, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, İstanbul 1926, s. 244.

Kabotaj hakkının, liberallikten uzak olması bazı olumsuz sonuçlara yol açmıştır. Türk bandırası taşıyan vapurların sayısı kabotaj hakkı ile artmış olsa da bu vapurların cari iş hacmini döndürmek için yetersiz oldukları gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu durum daha çok elde bulunan gemilerin eskiliğinden kaynaklanmaktadır. Verilere göre çalışmakta olan 119 vapurdan 78'inin yani yüzde 66'sının 1900 yılından önce yapılmış vapurlar olduğu görülmektedir.[19] Yine mevcut vapurların yüzde 5'i 20 ve yüzde 16,8'i 30 yaşın altındadır.[20] Bu durum mevcut vapurların tamir ve işletme maliyetlerinin de daha yüksek olması anlamına gelmektedir. Ayrıca bu vapurların sağladığı hizmet kalitesinin de düşük ve yetersiz olma gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Bunda var olan gemilerin eski ve kabotajla beraber deniz ulaşımının rekabete kapanmış olması etkilidir.

Şehir Hatları ve Şirket-i Hayriye'nin 1926 yılı verileri incelendiğinde vapurlarla ilgili bilgi sahibi olmak mümkündür. Bu dönemde filoya ilave edilen gemilerle Köprü-Pendik ile Köprü-Yeşilköy arasında hatlar oluşturulmuş ve seferler konmuştur. Daha sonraki yıllarda İstanbul-İzmit ile İzmit Körfezi hattı açılmış ve bu hat Yalova'ya kadar uzatılmıştır.[21]

19 *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki, 1933-1934*, cilt III, Köy Öğretmen Basımevi, Ankara, s. 320.

20 *A.g.e.*, s. 337.

21 www.tdi.com.tr

TABLO 2. Şehir Hatları vapurları (1926)

İsim	*Tonilato*	*Yolcu adedi*	*İnşa yeri*	*İnşa tarihi*	*Sürati*	*Sınıfı*
Kadıköy	337	2.000	Fransa	1912	15	Yolcu
Moda	337	2.000	Fransa	1912	15	Yolcu
Burgaz	337	2.000	Fransa	1912	15	Yolcu
Maltepe	239,5	1.200	Almanya	1917	16	Yolcu
Kınalıada	239,5	1.200	Almanya	1917	16	Yolcu
Pendik	239,5	1.200	Almanya	1917	16	Yolcu
Bağdat	221	950	Almanya	1904	13	Yolcu
Basra	221	950	Almanya	1904	13	Yolcu
Halep	221	950	Almanya	1904	13	Yolcu
Fenerbahçe	143	850	İngiltere	1894	12	Yolcu
Haydarpaşa	143	850	İngiltere	1894	12	Yolcu
İhsan	262	750	İngiltere	1903	13	Yolcu
Neveser	262	750	İngiltere	1903	13	Yolcu
Büyükada	262	1.500	İngiltere	1903	14	Yolcu
Yakacık	66	280	–	1903	10	Yolcu
Toplam	3530,5					

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", *Liman*, sayı 2, (Haziran 1927), s. 17-27.

TABLO 3. Şirket-i Hayriye filosu (1926)

İsim	*Tonilato*	*Yolcu adedi*	*Eşya tonu*	*İnşa yeri*	*İnşa tarihi*	*Makinesi*	*Sürati*	*Sınıfı*
Suhulet	275	1.000	-	İngiltere	1870	Tek inbisatlı	8	Araba
Sahilbent	311	1.000	-	İngiltere	1870	Tek inbisatlı	8	Araba
İşgüzar	241	35	-	İngiltere	1890	-	6	Yolcu
Tarz-ı nevin	56	300	-	İngiltere	1903	Kompound	10	Yolcu
Dilnişin	56	300	-	İngiltere	1903	Kompound	10	Yolcu
Süreyya	60	300	-	İngiltere		Kompound	10	Yolcu
Şihab	60	300	-	İngiltere	1905	Kompound	10	Yolcu
İnşirah	119	600	-	İngiltere	1905	Kompound	10,5	Yolcu
İnbisat	121	600	-	İngiltere	1906	Kompound	10,5	Yolcu
Göksu	12	125	-	İngiltere	1906	Kompound	8	Yolcu
Bebek	12	125	-	İngiltere	1907	Kompound	8	Yolcu
Tarabya	53	300	-	İngiltere	1906	Kompound	10	Yolcu
Nimet	53	300	-	İngiltere	1906	Kompound	10	Yolcu
Kamer	166	923	-	İngiltere	1907	Tribıl	10,5	Yolcu
Rağbet	166	923	-	İngiltere	1907	Tribıl	10,5	Yolcu
Sütlüce	306	1.069	-	Fransa	1910	Tribıl	10,5	Yolcu
Küçüksu	330	1.141	-	Fransa	1910	Tribıl	12	Yolcu
Sarayburnu	233	1.141	-	İngiltere	1910	Tribıl	12,5	Yolcu
Boğaziçi	234	1.141	-	İngiltere	1910	Tribıl	12,5	Yolcu
Kalender	225	1.131	-	İngiltere	1911	Tribıl	12,5	Yolcu
Güzelhisar	226	1.131	-	İngiltere	1911	Tribıl	12,5	Yolcu
Hüseyin Haki	314	1.141	-	Fransa	1911	Tribıl	12	Yolcu
Ziya	314	1.141	-	Fransa	1911	Tribıl	12	Yolcu
Halas	363	1.250	-	İngiltere	1910	Tribıl	13	Yolcu
Toplam	4306							

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 21.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 1925 yılında 597 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi haline getirilmiştir. 1926 yılı itibariyle Kabotaj Kanunu yürürlüğe girdiğinde Seyr-i Sefain'in sahip olduğu gemiler Tablo 4'te gösterilmiştir.

TABLO 4. Seyr-i Sefain gemileri (1926)

İsim	*Tonilato*	*Yolcu adedi*	*Eşya tonu*	*İnşa yeri*	*İnşa tarihi*	*Sürati*	*Sınıfı*
Akdeniz	3.161	1.000+3.000	2.500	Almanya	1890	14,5	Yolcu
Gülcemal	2.990	202+2.500	1.500	İngiltere	1874	14	Yolcu
Ankara	2.952		2.000	Flemenk	1905	14	Yolcu
Karadeniz	2.926		2.000	Flemenk	1905	14	Yolcu
Reşit Paşa	2.482	187+2.000	2.500	İngiltere	1901	14	Yolcu
Cumhuriyet	2.479		2.500	Rusya	1894	14	Yolcu
Mahmut Şevket Paşa	1.814	1.500	1.700	Danimarka	1889	12	Yolcu
Mersin	835	60+800	800	İngiltere	1896	12	Yolcu
Marmara	619	88+600	250	Rusya	1906	14	Yolcu
Gülnihal	598	136+600	400	İngiltere	1886	13	Yolcu
Antalya	537	60+700	700	İngiltere	1891	10	Yolcu
Anafarta	521		700	İngiltere	1898	13	Yolcu
Çanakkale	499		850	İngiltere	1895	11	Yolcu
Bandırma	483		450	İngiltere	1886	10	Yolcu
İnebolu	448		600	İngiltere		13	Yolcu
Gelibolu	175	32+200	130	İngiltere	1867	6	Yolcu
Kocaeli	171	52+300	80	Yunanistan	1904	12	Yolcu
Nimet	75	28+150	80	İngiltere	1877	8	Yolcu
Ereğli	51	5+120	60	İngiltere	1900	12	Yolcu
Toplam	23.816						
Kızılırmak	1.802		4.000	Danimarka	1898	10	Yük
Zonguldak	736		900	Flemenk	1903	11	Yük
Toplam	2.538						
Mialay Nazım Bey			350	Fransa	1920		Su
Yüzbaşı Murat Bey			130	Fransa	1911	8	Su
Toplam							
Alemdar			100	Danimarka	1898	10	Tahlisiye

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 19.

Özel ve şahıs şirketlerine ait filolar incelendiğinde ise armatörleri ve sahip oldukları gemi/vapurları görülmektedir. Bunların çoğuya 1930'lardan sonra sahip oldukları gemileri devlete satmışlar ya da kabotaj seferlerinin devlet tekeline geçtiği için denizcilik şirketleri ile birlikte faaliyetleri durdurulmuştur.

Kamu dışında özel kesime ait Türk ticaret filosu:

1. Kalkavanzadeler: Vapurları ile Karadeniz ve Ege limanlarında seferler yapmışlar; 1923'ten sonra Karadeniz sahillerinde daha çok posta servisi yapmaya devam etmişler ve mübadelede görev almışlardır.

Kalkavanzade biraderler

İsim	Tonilato	Yolcu adedi	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
Hisar	1710		4.000		Amerika	1919	Trible	10	Ahşap yük
İnkişaf	668					1882	Trible		Yük
Sulh	400		850		İngiltere	1871	Compovont	9	Yük

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 23.

2. **Hilal Vapurculuk Anonim Şirketi:** 1911 yılında kurulmuştur. İstanbul-Karadeniz arasında çalışmıştır.

Kefelizade Hamdi Bey (Hilal Kumpanyası)

İsim	Tonilato	Yolcu adedi	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
Büyük Liman	740				Glasgow	1876			Yük
Hilal	330	320	500		Rusya	1880	Compovont	10	Yolcu

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 26.

3. **Sadıkzade Biraderler:** Sirkeci'de faaliyet göstermektedir.

Sadıkzade biraderler

İsim	Tonilato	Yolcu adedi	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
Sakarya	1729		2800		Hamburg	1888	Trible	12	Yolcu
İnönü	1065		2300		İngiltere	1891	Trible	10	Yük
Dumlupınar	1260		2750		İngiltere	1888	Trible	10	Yük
Kaplan	1137		2700		İtalya	1895	Trible	10	Yük
Sadıkzade	1018		2700		Almanya	1902	Trible	9	Yük
Arslan	366		800		İngiltere	1880	Compovont	9	Yük

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 22.

4. **Kırzade Vapur Şirketi**

Kırzade biraderler

İsim	Tonilato	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
İstanbul	1460	3200		İngiltere	1881	Compovont	9	Yolcu
Kırzade	1408			İngiltere	1899	Compovont		Yolcu
Teşvikiye	959	2200		İngiltere	1883	Compovont	9	Yolcu

Kaynak: "Kaç Türk vapuru var?", s. 22.

5. **Yelkencizade ve Mahdumu Vapur İdaresi:** Şirketin yeri Sirkeci'dedir.

Yelkencizade biraderler

İsim	Tonilato	Yolcu adedi	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
Vatan	1.985	124	4.000	4.000	Hamburg	1893	Trible	11	Yolcu
Samsun	879	645 kamara	1.000	2.000	New Castle	1889	Trible	12	Yolcu
Trabzon	526	24 kamara	1.100	2.000	Sanderland	1880	Compovont	9	Yolcu
Anadolu	348	12 kamara	700	1.000	Sanderland	1896	Trible	10	Yolcu

Kaynak: "Kaç Turk vapuru var?", s. 23.

6. **Hantalzade Tayyar ve Ortakları A.Ş.:** Şirketin merkezi Eminönü'ndedir.

Hantalzade Tayyar ve şürekâsı

İsim	Tonilato	Yolcu adedi	Eşya tonu	Hayvan adedi	İnşa yeri	İnşa tarihi	Makinesi	Sürati	Sınıfı
Güzel İzmir	114	606	150	1200	İngiltere	1886	Trible	13	Yolcu
Tayyar	172	830	300	1080	İngiltere	1878	Compovont	12	Yolcu

Kaynak: "Kaç Turk vapuru var?", s. 24.

Mübadele: Türk gemilerine devletin verdiği ilk iş

Mübadele, Yunanistan'daki Türk-Müslüman göçmenlerin Türkiye'ye getirilmesidir. Bu ulaşım ve taşıma işleminin İmar ve İskân Bakanlığı'na bağlı Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü tarafından deniz yoluyla gerçekleştirilmesi için bir ihale açılmıştır.

Pire, Selanik, Kavala ve Girit'ten Türkiye'nin kıyı kentlerine yapılacak olan deniz taşımacılığına talip olan vapurculuk işletmeleri teminat mektubu vermekle ihaleye katılabileceklerdi. Açılan ihaleyi İtalya kazandı. Bunun üzerine Türk Vapurcular Birliği başkanı Suudi Bey bir konuşmasında konuyla ilgili olarak açıklama yapmış ve şu noktaları dile getirmiştir:[22]

– Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı şirketlerle hükümete bağlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin yabancı vapur kumpanyalarının rekabet gücüne karşı korunması,

– Hükümetin kendilerine karşı hami vaziyette bulunması,

– Mübadele sırasında elde edilecek gelirlerle yeni vapurlar tedarik edilmesi.

Yine ihaleden önce Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sufizade Sufi, Birlik adına Mübadele İmar ve İskân Bakanlığı'na şu telgrafı göndermiştir.[23]

22 Kemal Arı, "Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabası", *Toplumsal Tarih*, Ağustos 1999, s. 16.

23 "Muhacir Nakliyatı Meselesi", *Türkiye İktisat Mecmuası*, 11/36, (26 Teşrinisani 1339-1923), s. 377.

> Mübadele edilecek ahalinin, ucuz olmasını sebeb göstererek Yunan ve İtalyan vapurlarıyla nakledileceğini haber aldık. Bu işte kendimizi sahib-i selahiyet gören biz Türk vapurcuları, fakir memleketimizin parasının ecnebilere verilmemesinin temini için onların şeraitinden ucuz olmak ve halkın istirahatı temin edilmek üzere Seyr-i Sefain vapurlarıyla nakledilmesini teklif eyleriz. Seyr-i Sefain İdaresi'nin bu işi yapabilecek kudrette olduğunu musarahaten iddia ederiz. Şayet bugünkü idare bu işi teminden izhar-ı acz ederse, Mübadele umurunda Seyr-i Sefain'den alınacak muayyen vapurlarla fahriyen idare işlerini deruhte ederek bu işi başaracağımızı, icab ederse kendi vapurlarımızı da bu hususa verebileceğimizi temin eyleriz. Bu suretle fakir memleketin serveti harice gitmez, biçare halk da rahatça yurtlarına gelebilirler...

Nakliyat meselesi, ihalelerin bile aslında kuralına uygun olmadığını gösterebilir. Hatta hükümet böylece zarara bile sokulmuştur. En uygun koşulları sunan ve daha ekonomik bir tablo çizen İtalyan şirketi devre dışı bırakılmış; milli duygular ekonomik hayata yön vermiştir.

Göçmenleri taşıma işi için Türk gemi işletmelerine dağıtılmak üzere gemiler alındı; Seyr-i Sefain İdaresi'ne avans olarak 500 bin lira verilmesine karar verildi ve her şirkete de ayrıca 50 bin lira ödenmesi kararlaştırıldı. Bu avans ve ödemelerle gemiler alınmasına karar verildi.

Göçmenlerin taşınmasında Türk vapurlarının görev almasıyla, uluslararası anlamda bir denizcilik hizmeti görülmesi hedeflenmiş ve denizcilik devlet tarafından açıkça desteklenmiştir.[24] Yine bu ayrımcılığın bir diğer boyutu da vergiler konusunda olmuştur. 7 Kasım 1923 günü yayımlanan 116 sayılı kararname ile Yunanistan'dan Türk limanlarına gelen vapurların sağlık ve diğer (fener, tahlisiye) vergileri kaldırılmıştır.

Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1340 (1924) yılındaki bütçesindeki (geliri 2.813.000 lira ve gideri 3.787.000 lira) gelirin 500 bin lirası İstanbul-Pire arasındaki, 1 milyon lirası Trabzon-Pire arasındaki taşımalara aitti ve İdare gelirinin yarısını mübadil göçmen taşımalarından elde etmiştir.[25]

Sonuç

Kabotaj hakkı ulus-devlet açısından hem siyasi hem de ekonomik bağımsızlığın bir simgesi olarak değerlendirilir. Devletin kabotaj kararı ile gösterdiği önemli gelişme kendi denizlerine hâkim olma isteğidir. Ancak bu istek kapalı bir ekonomi yaratma riskini de beraberinde getirmektedir.

Türkiye kabotaj hakkını elde etmiştir, ancak denizcilik sektörü bundan

24 Hergüner, *a.g.e.*, s. 82.

25 Hergüner, *a.g.e.*, s. 83.

olumsuz etkilenmiştir. Denizcilik sektörü temsilcileri ve tüccar kesim, kimi zaman devletin kabotaj ve denizcilik sektörü üzerindeki uygulama ve kararlarından dolayı kısıtlamalar yaşamıştır. Bu kısıtlamalar devletin denizcilik sektöründe kabotaj hakkı, vergi uygulamaları ve milli iktisat politikalarıyla tek söz söyleyen olmasından kaynaklanmıştır. Cumhuriyet'in kuruluşunda yürütülen milli iktisat politikalarıyla devlet, denizler ve ticaret üzerindeki karar verici ve bu kararların uygulayıcısı olmuştur.

Bu bağlamda önce armatörler, vapur seferlerinin 9 Temmuz 1932 tarihinde çıkartılan 2068 sayılı kanunla devlet tekeline –Seyr-i Sefain İdaresi'ne– geçmesiyle etkinliklerini kaybetmişlerdir. 13 Aralık 1932 tarihinde hükümet tarafından yayınlanan kararname şirketler için olumsuz bir yorum içermektedir. Bu bağlamda önce Arınatörler Birliği'ni kurarak örgütlenmeye çalışan arınatörler daha sonra gemilerini devlete sattılar. Yine yabancı ülkelere ait gemilere uygulanan vergi yükleri ticaretin aksamasına ve azalmasına neden olmuş ve özellikle yerli girişimciler tarafından şikâyet konusu olarak sık sık dile getirilmiştir.

Türkiye kabotaj hakkına sahip olduğu halde kıyı denizciliği alt yapı yatırımlarını, hakkını kullanabilecek düzeyde tamamlamamıştır. Kanunlarda yer alan Türk vatandaşı ve Türk sermayesi koşulu denizciliğin gelişmesi üzerinde olumsuz etkilere neden olmuştur. Zaten kanun bu haliyle tartışmalara da yol açmış bir kanundur. Hükümet zaman zaman kararnameler çıkararak düzenlemeler yapmış, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu yabancı sermayeden faydalanmak istemiştir.

Lozan'dan sonra Türkiye kıyılarında bir süre daha dokuz vapur kumpanyasına kabotaj yapma hakkı verildi. Bu hakkı alan yabancı gemi işletmelerinin Türk Ticaret Bakanlığı ile birer sözleşme imzalama zorunluluğu vardı.

Denizcilikte kabotaj uygulamaları, daha sonra yine milli iktisat politikalarının devamı olan devletçilik politikaları doğrultusunda 1930'lu yıllar boyunca geliştirilen ve uygulanan her kurumsal çözüm, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu serbestliği bozmuş ve ticareti serbestlikten uzaklaştırmaya dönük olmuştur. Armatörlerin kurduğu Türk Vapurcular Şirketi'nin Seyr-i Sefain İdaresi'ne ortak edilmesi, posta seferlerinin Denizyolları İşletme Müdürlüğü tarafından tekel olarak yürütülmesi, askerî ihtiyaçlara dönük tersane yapılması kabotajdan sonra neredeyse tüm denizcilik faaliyetlerinin devletleştirilmesi yönünde atılan adımlar olmuştur.

KAYNAKÇA

Arı, Kemal, "Mübadillerin Taşınması İşinin Türk Vapur Kumpanyalarına Verilmesi Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabası", *Toplumsal Tarih*, Ağustos 1999, s. 12-17.

Başar, Ahmet, "Özel Makale: Türk Deniz Ticareti: Dünü, Bugünü ve Durumu Hakkında İnceleme ve Düşünceler", *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergisi İnceleme ve Araştırma Birimi, İktisat Sütunu*, 1923, s. 37.

Cumhuriyet gazetesi, No. 44, 19.06.1924, s. 3.

Ekinci, İlhan, "Osmanlı Devleti'nde Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt XI, sayı 1, Haziran 2009, 99-121.

Ekinci, İlhan, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmaları*, sayı 10 (Yaz 2006), s. 25-54.

Hergüner, Mustafa, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Yayın No 62, İstanbul, 2003.

İkbal, V. 51, 25.06.1924

İktisat Mecmuası Türkiye. "Muhacir Nakliyatı Meselesi", 11/36, (26 Teşrinisani 1339-1923), s. 377.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, sayı 1, 1923.

"Kaç Türk vapuru var?", *Liman*, sayı 2, (Haziran 1927), s. 17-27.

Komatsu, Kaori, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Vapurculuk ve Milliyetçilik", *The First Global Conference on Innovation in Marine Technology and The Future of Maritime Transportation*, Editor: Nil Güler, Levent Kırval ve Ayşe Yılmaz, İstanbul Technical University Maritime Faculty, UCTEA-Turkish Chamber of Marine Engineers, November 24-26, 2010, İstanbul, T.M.M.O.B. Gemi Mühendisleri Odası, 2010, s. 7-17.

Koraltürk, Murat, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)*, Degradeajans Reklamcılık ve Yayıncılık, İstanbul, 2005.

Resmi Gazete, sayı 358, 3. t. Düstur, cilt 7, 28 Nisan 1926.

Tezel, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, 5. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2002.

Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki, 1933-1934, cilt III, Köy Öğretmen Basımevi, Ankara.

Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, İstanbul, 1926.

www.tdi.com.tr

Zürcher, Jan, "Kemalist Düşüncenin Osmanlı Kaynakları", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce "Kemalizm"*, cilt 2, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.

Deniz ulaştırma tarihimizin en büyük felaketi: Üsküdar faciası

ATİLLA ORAL

Yıl 1958... 1 Mart, Cumartesi... Saat 12.23...

Denizcilik Bankası'nın 72 no'lu *Üsküdar* adlı köhne teknesi İzmit Vapur İskelesi'nden yolcularıyla birlikte Karamürsel'e doğru hareket ediyor. *Üsküdar* teknesi İzmit'teki okullarından Gölcük ve Karamürsel civarındaki yuvalarına dönen kız, erkek gencecik öğrenciler ve İzmit civarının halkından insanlarla dolu... İskeleden kalkan *Üsküdar*, sahilden birkaç kilometre açıkta fırtınaya yakalanıyor... Lodosun etkisi ile yükselen dalgalar hiçbir emniyeti olmayan gemiye dolmaya başlıyor. Rüzgâr, geminin üzerinde bulunan ince tahtalar ve basit demir çubuklarla zemine tutturulmuş olan kaptanın küçük kabinini koparıp kaptanla birlikte denize atıyor. Kontrolsüz kalan gemi dalgalarla boğuşmaya başlıyor. Az önce arkadaşları ile beraber neşe içinde yola çıkan öğrenciler, bir anda kendilerini ölümün kucağında buluyorlar. Neye uğradıklarını bilemeyen çaresiz genç öğrenciler ve diğer yolcular, büyük bir panik içinde, çığlıklarla İzmit Körfezi'nin soğuk sularına, *Üsküdar* gemisi ile birlikte gömülüyorlar. Yaşamının en güzel yıllarında, okul kıyafetli, kızlı, erkekli pırıl pırıl öğrenciler, nişan yüzüklü genç kızlar, boy boy delikanlılar, her yaştan sivil insanlar feci şekilde can veriyorlar...

1 Mart şehitleri

Türk denizlerinde meydana gelen denizcilik tarihimizin kaydettiği en büyük facianın ardından elli beş yıl geçti. Böyle büyük bir deniz faciası yaşamamış olmak için demek ki bunca insanı şehit vermemiz gerekiyormuş. Üs-

küdar faciasında ölenlere "**şehit**" diyoruz. "**1 Mart şehitleri**" benzeri görülmemiş büyükte bir ihmalin kurbanlarıdır. Üsküdar faciasında can veren masum insanlar, sonraki yıllarda meydana gelebilecek deniz felaketlerini önleyen ve geriye sonraki nesillerin kulaklarında küpe olması gereken bir ibret dersi olarak kalacak olan facianın masum kurbanlarıdır. Bu talihsiz olayda gelecek kuşakların ibret alması gereken sayısız dersler var.

Deniz ulaştırmacılığının ne kadar ciddi bir iş olduğu konusunda bugüne kadar yaşadığımız en büyük ibret dersi Üsküdar faciasıdır. Denize kıyısı olan her ülkenin tarihinde önemli deniz faciaları yaşandı. İleri Batı ülkelerinde de çok büyük deniz faciaları meydana geldi. Ancak o ülkelerde bu tür olaylar örtbas edilmedi. Sorumlular bulunarak ortaya çıkarıldı. Meydana gelen olay her yönüyle araştırıldı. Facianın içyüzünü aydınlatan birçok eser yazıldı. Sonraki kuşaklar bu acı tecrübelerden ders alarak yararlandı. Ancak üzerinden geçen yıllara rağmen Üsküdar faciasında yaşanan birçok gerçek ne yazık ki kapalı kaldı. Yakın tarihimizin en büyük deniz faciası, bütün boyutlarıyla bilmediğimiz, belgelerle gün ışığına çıkarılmamış olaylar arasındadır.

Kaç kişi öldü?

Türk denizlerinden binlerce kilometre uzakta Japon denizlerindeki Ertuğrul faciasından sonra en fazla insanımızı bu olayda yitirdik. Üsküdar faciası tarih boyunca Türk sularında meydana gelen ölü sayısı en yüksek deniz felaketidir. Bu olayda ne yazık ki ölen insan sayısı tam olarak tespit edilemedi. "*Üsküdar* vapurunun batışı sırasında kaç kişi öldü?" sorusunun somut belge ve bulgulara dayanan net bir yanıtı yoktur. Facianın meydana gelmesinin ardından gazetelerin hepsinde ölü sayısı birbirinden farklı yayınlandı. 1 Mart'ın her yıldönümünde, gazeteler facia bilançosunu hâlâ birbirinden farklı rakamlarla yayınlamaya devam ediyor.

Gazeteler olayın ilk haberini verirken facia bilançosunu yaklaşık 400 ile 500 arasında olduğunu ve 40'a yakın insanın da kurtarıldığını duyurdu. Ancak olaydan bir gün sonra İçişleri Bakanı Namık Gedik bilanço olayına müdahale etti. Kocaeli valisi verdiği emirle ölü sayısını düşürdü. Facianın resmî bilançosunda ölen insan sayısı 400'den 146'ya indirdi. Ancak deniz dibinden şişerek kendiliğinden su yüzeyine çıkan ve dalgalar tarafından sahillere sürüklenen cesetler, resmî açıklamaları defalarca tekzip etti. Batan *Üsküdar* vapurunun alt kamaralarının içi cesetlerle doluydu. Donanma Komutanlığı'nın dalgıçları bu cesetleri çıkardıkça facianın boyutları İçişleri Bakanı'nın ve Kocaeli valisinin açıkladığı kadar basit olmadığı ortaya çıktı.

İzmit Körfezi'nin balıkçıları daha olayın ilk günü, kendiliğinden kurtarma faaliyetlerine katıldı. Ancak sonraki günlerde ceset araması yapmalarına hü-

kümetçe engel olundu. Bunun üzerine balıkçılar bir araya gelerek arama ekibi kurdular. Balık ağlarıyla ceset araması yapabilmek için valilik ve savcılığa dilekçe verdiler. Bir hafta beklediler. Kendilerine arama izni verilmediğini kamuoyuna duyurdular. Sonunda istedikleri resmî izin verildi. Ancak olayın üzerinden de tam 8 gün geçmişti. Balıkçılar bir haftadan fazla zaman geçmesine rağmen İzmit Körfezi'ni ağlarıyla tarayarak denizden yine de birçok ceset çıkardılar. Bu gelişmeler üzerine Kocaeli valisi utanarak facia bilançosunu bir miktar yükseltmek zorunda kaldı.

Olaydan haftalar ve aylar geçtikten sonra Körfez'in değişik yerlerinde ortaya çıkan cesetler oldu. Ancak kimliği belirlenmeyecek kadar yıpranmış bu cesetlerin hiçbiri facia bilançosuna eklenmedi. Tıpkı Körfez'in bataklıklarına saplanan ve su yüzeyine çıkmadan çürüyüp giden diğer cesetler gibi... Resmî makamların açıkladığı ölü sayısı çok düşüktür. Yıllar önce DP iktidarının bu olayla ilgili açıkladığı facianın resmi bilançosuna Körfez halkı da Türk kamuoyu da hiç inanmadı. Çok sayıda insanın ölmesiyle sonuçlanan böyle büyük olaylarda, resmi ağızlardan ilan edilen ölü sayısı ile halkın bizzat yaşayarak tanık olduğu ve halk arasında genel kabul gören ölü sayısı arasında bir miktar fark olması normal sayılabilir. Ancak bu oran Üsküdar faciasında neredeyse iki katının da üzerine çıkmıştır. Millet "400 kişi öldü" derken hükümet toplam "146 kişi öldü" diye kesip atmıştır.

Üsküdar vapurunun batışı sırasında can veren insan sayısının yaklaşık 300 ile 400 kişi arasında olduğu tahmin edilmektedir.

Halk en kara günde dahi "söz sahibi" olamadı

Millet ile hükümet yöneticileri arasında bu kadar büyük bir iletişim bozukluğunu Cumhuriyet tarihinin hiçbir döneminde görebilmek mümkün değildir. Üstelik o tarihte iktidarda olan siyasetçiler 8 yıl önce "Söz milletindir" sözüyle iktidara gelmişlerdi. Buna rağmen İzmit Körfezi halkı, hükümetin çok açık ihmali nedeniyle başına gelen büyük felaketi yaşadığı en kara günde bile "söz sahibi" olamadı.

İçişleri Bakanı Namık Gedik henüz batan geminin yeri bile bulunmadığı bir sırada ve daha hiç kimsenin bir şey bilmediği bir anda, olayın bütün sorumluluğunu fırtınaya bağlayarak, olağanüstü bir fırtınayı "facianın tek nedeni" olarak gösterdi. Namık Gedik'in emrindeki resmî makamlar ise meydana gelen faciayı küçük gösterebilmek için ellerinden geleni yaptılar.

Ulaştırma Bakanı ise "adeta tayfun" adında yeni bir fırtına cinsi icat etti. Facianın bütün suçunun "adeta tayfun" şeklinde esen fırtınada olduğunu gazetecilere söyledi. Oysa vapurun batmasına neden olan fırtına Körfez'in normal lodos fırtınalarından biriydi.

Adalet tarihine geçen hukuk faciası

Bakanların ağzından çıkan gerçekdışı sözler olayın mahkeme aşamasını büyük ölçüde etkiledi. Üsküdar faciasının mahkemesinde, Denizcilik Bankası'nın savunmasını üstlenmiş olan avukat ordusunun yaptığı savunmalar da çok hazin ve ibret vericidir.

Üsküdar faciasının hukuki yönü adalet tarihimize kötü bir örnek olarak yazılmış bir hukuk faciasıdır. Üsküdar faciasında yaşanan haksızlık ve hukuksuzluklar sayılmayacak kadar çoktur.

Denizcilik Bankası avukatları *Üsküdar* gibi köhne bir teknenin aslında ne kadar sağlam bir vapur olduğunu kanıtlayabilmek için hiç olmayacak şeyler iddia ettiler. Ve davacıların avukatı tarafından öne sürülen çok haklı iddialara karşı yaptıkları savunmada, çoğu zaman "yasal zorunluluk bulunmadığı"nı kanıtladılar. Olayın baş sorumlusu Denizcilik Bankası'nı mahkum olmaktan kurtardılar. Yasal boşlukların varlığı Üsküdar faciasında hiç kimsenin ceza almadan kurtulmuş olmasında en büyük etkenlerden biri oldu.

Üsküdar vapurunun batmasına neden olan suçların hepsini, olay sırasında görevi başında ölen zavallı kaptana yüklediler. Olayın meydana gelmesinden sorumlu olduğu çok açık bir şekilde görülen yöneticileri görevinden almaya bile gerek duymadılar.

Hükümetin yargıya çok açık müdahalesi sonucu asıl suçlu ve sorumlular hakkında yargı üzerine düşen görevleri yapamadı. Yargı bağımsız karar veremedi. Mahkemenin ilk duruşmaları Denizcilik Bankası'ndan tazminat talep eden facia mağdurlarının aleyhinde sonuçlandı.

Facianın mağdur ettiği aileler olayın meydana gelmesinden sorumlu olan Denizcilik Bankası'ndan maddi tazminat alabilmek için yıllarca hukuk savaşı vermek zorunda kaldı. Bazı ailelere zamanında dava açmadıkları gerekçesiyle hakları olan tazminatın ödenmemesi konusu TBMM'ye kadar götürüldüğü halde bu tazminat hâlâ ödenmedi. Tazminat almaya hakkı olanların içinde yaşlılık nedeniyle ölenler çoktur.

Diğer deniz facialarından farkı

Ertuğrul, *Refah* ve *Dumlupınar* gibi diğer deniz facialarındaki şehitlerimiz, mesleği denizcilik olan, denizlerde görev yapmak için eğitim almış, subay ve astsubayları ve vatan borcunu ödemek için ordumuzun deniz kuvvetlerinde görev yapan bahriye eri mehmetçiklerdi.

Üsküdar şehitleri ise, genç ihtiyar her yaştan, sivil halktan, okullarından evlerine dönmekte olan öğrencilerden oluşuyordu.

Sadece bu yönüyle bile Üsküdar faciası başımıza gelen diğer deniz facialarıyla kıyaslanamayacak kadar farklı özelliklere sahiptir.

Üsküdar vapuru ne Karadeniz'in hırçın dalgalarında, ne de Ege ve Akdeniz gibi bir başka açık denizde battı.

Bu facia üç yanı denizlerle çevrili yurdumuzun açık denizlerin tahribatlarına maruz kalmayacak kadar korunaklı, Marmara gibi bir iç denizin kıyısında, İzmit körfezinde meydana geldi. İzmit körfezi ki, dünyanın en dar körfezlerinden biri olup, üç yanı denizlerle çevrili ülkemizin gölden farksız bir yeridir. Bu iklim ve coğrafi özellikler nedeniyledir ki, Türk denizciliğinin kalbi olan Donanma Komutanlığı ve savaş tersanelerimiz İzmit Körfezi'nde, Gölcük'te kurulmuştur.

Ertuğrul ve *Refah* gemileri kurtarma vasıtalarından kilometrelerce uzakta bulunan açık denizlerde batmıştı. Bu facialardaki ölü sayısının yüksek olmasının nedeni, can kurtarma imkânlarının çok uzakta olmasıydı. Oysa *Üsküdar* vapurunun battığı yer, kurtarma vasıtalarından uzakta değildi. Türk denizlerinin hiçbir yerinde olmadığı kadar yoğun can kurtarma olanakları bu bölgede mevcuttu.

Bütün bunlara karşı Üsküdar faciası kurbanlarının sayısı; açık denizlerde meydana gelen facialardaki can kayıplarını aratmayacak kadar yüksektir.

Üsküdar faciasını diğer deniz kazalarıyla aynı kefeye koymak, o köhne vapurda can veren, çaresiz ve zavallı insanlara haksızlık olur. Çünkü Üsküdar faciasında ölenlerin içinde, bir buçuk iki yaşında bebekler, on ile on sekiz yaş arasında öğrenciler vardı. Ak sakallı ihtiyar dedeler, iki büklüm yürüyecek kadar yaşlı nineler ve hamile kadınlar vardı.

Üsküdar faciası kurbanları apaçık bir ihmalin, görülmemiş bir sorumsuzluğun kurbanı oldular.

Suçluları görevinden almaya bile gerek duymadılar!..

DP iktidarı faciaya neden olanlardan hesap sorması ve olayın sorumlularını ortaya çıkarması gerekirken onları korudu. Bütün suçu, olay sırasında görevi başında ölen zavallı kaptana yüklediler. Olayın meydana gelmesinden sorumlu olduğu çok açık bir şekilde görülen yöneticileri görevinden almaya gerek duymadılar. Ve bu kişiler neden oldukları büyük facianın ve işledikleri ağır suçun karşılığında ceza görmeden serbestçe yaşadılar.

DP iktidarının bakanları facianın meydana gelişinin ertesinde faciadan zarar gören insanlara verdikleri sözleri çok çabuk unuttular. İçişleri Bakanı Namık Gedik, "**Suçlular bulunacak ve en ağır cezaya çarptırılacaktır,**" diyordu. Milli Eğitim Bakanı Celal Yardımcı; olaydan bir gün sonra: "**facia kurbanlarının anısına şehitler abidesi**" yapılacağını ve 1 Mart şehitlerinin

anısını yaşatmak için "**kitaplar bastıracağını**" vaat ediyordu. Hükümet yetkililerinin hemen hepsi hiçbir zaman yerine getirilmeyecekleri sözler veriyorlardı.

Üsküdar faciasının en hazin tarafı; köhne teknenin batışından sonra bu olayda yakınları ölen halkın başına gelenlerdir. Faciaya kurban giden insanların yakınları çok büyük acılar yaşadı. Hükümetin şefkatli ve sıcak yardım elini bekleyen felaketzede yakınları, polis copuyla karşı karşıya kaldı. En acılı gününde itilip kakılarak tartaklandılar. Acılar içinde kıvranan ve faciada kaybettiği yakınının cesedini bulamayan zavallı insanlara hükümet tarafından şefkat ve merhamet gösterilmedi. Faciazedelere "**Toplantı-gösteri yürüyüşleri kanunu**" uygulandı. Yakınlarının cesedini bulabilmek isteyen kederli ve çaresiz insanlar Körfez sahillerinde günlerce bekleyip durdular. Körfez'in bulanık ve soğuk sularında boğulan yolculardan bazılarının cesedi, haftalar sonra balıkçılar tarafından bulunabildi. Bazıları ise hiçbir zaman bulunamadı ve Körfez'in bataklıklarında çürüyüp gitti.

Kaza ve kader değil apaçık bir cinayetti!..

Bu olaya bir kaza demek çok yanlıştır. *Üsküdar* gemisinin bağlı olduğu Denizcilik Bankası yöneticilerinin hiçbiri denizci değildi. Ve denizcilikten anlamayan bu yüksek maaşlı DP iktidarının iltimaslı yöneticileri, ömrünün en güzel çağındaki öğrencilerin ve birçok sivil halkın ölümüne neden oldular. Denizcilikten biraz anlayan bir yönetici, Nuh devrinden kalma köhne *Üsküdar* teknesinin İzmit Körfezi'nde facia yaratacağını anlar ve bu sularda sefer yapmasına asla izin vermezdi. Bu olaydan çıkarılacak en önemli ders: İnsan hayatının birinci derecede önem taşıdığı denizcilik işletmeleri gibi kurumları, denizcilikten anlayan uzman kişilerin yönetmesi gerektiği sonucudur.

Günümüzde sadece bir bayram tatilinde Üsküdar faciası kurbanı kadar insanımız trafik kazalarında can veriyor. İhmal ve tedbirsizlik sonucu meydana gelen kazalar sonucu çok sayıda insan yaşamını yitiriyor. Yıllar öncesinde olduğu gibi, kaza ve kadere razı olup, sessizce kadere boyun eğmeye devam ediyoruz.

Türk aydınları olaydan sonra Üsküdar faciasını meydana getiren nedenler konusunda çeşitli yorumlarda bulundu. Yapılan yorumlarda hemen herkesin birleştiği ortak nokta var: Bizi dikkatsizliğe, ihmale, sorumsuz davranmaya sevk eden kafa yapımız. Üsküdar faciasının bize öğrettiği gerçekleri görmeli ve bu acı tecrübelerden mutlaka yararlanmalıyız. Benzer facialarla tekrar karşılaşmamak ve yeniden masum kurbanlar vermemek için buna mecburuz. Genç yaşta toprağa verdiğimiz eğitim ve öğretim ordumuzun gencecik şehitlerini ve bu ihmal faciasının bütün kurbanlarını saygıyla anıyorum.

Türk aydınlarının Üsküdar faciası hakkındaki yorumları

"... Üsküdar teknesinin İzmit körfezinde devrilip batışı ve yüzlerce vatan evladının topluca sulara gömülüp kurban olmaları olayı, denizcilikte eşi olmayan bir faciadır.

Bu facia cidden eşsizdir. Çünkü kurbanları, günlük hayatlarının bir icabı olarak, önlerine çıkarılan bu ölüm teknesine, her gün gibi, o gün de "bile bile" binmişlerdi ve böylece esasen bükülü olan boyunlarını kaderlerine uzatmışlardı. Facianın bütün kurbanları bindikleri geminin bir gün batacağını pek güzel biliyorlardı. Zavallı kaptan da, çarkçı, ateşçi, biletçi, lostromo da biliyordu. Kasabanın gazeteleri bunu defalarca yazmışlardı; Körfez halkı hep biliyorlardı. Ama ne yapabilirlerdi?.. Kime dert dinletilebilirdi?. Üst alâkalılar ve Denizcilik Bankası durumu pek güzel biliyordu. Demek oluyor ki bu körfez teknesi sadece "mukadder günü" bekliyordu. O mukadder gün de: 1 Mart 1958 Cumartesi imiş..."

– Tahsin Demiray, *Hafta* dergisi, 7 Mart 1958, sayı 10, s. 3

* * *

"... Bütün ikazlara rağmen düz denizler için yapılmış, alçak bordalı bir çelimsiz gemiyi üst güvertelerini kapayıp büsbütün havaleli ve netameli hale getirmese idik, yüzlerce yavrumuzu İzmit körfezinde yoku yokuna harcamazdık."

– Haldun Taner, *Tercüman* gazetesi, 9 Mart 1958, s. 2

* * *

"... Kaptan değiliz ama fizik okuduk. Dâva, ağırlık merkezi meselesi ve Arşimet kanununu bilmekten ibarettir. Bunlara karşı gidenler, tesadüfen yaşarlar..."

– Burhan Felek, *Cumhuriyet* gazetesi, 4 Mart 1958, s. 3

* * *

"... Bizim için ölüm değil, hayat, bir tesadüftür. Biz, tesadüfen ölmüyoruz, tesadüfen yaşıyoruz."

– Hasan Âli Yücel, *Cumhuriyet* gazetesi, 8 Mart 1958, s. 2

* * *

"... Üsküdar vapuru faciasından alınması gereken çok ders var. Ama ders almayı bilmekte kolay değildir. Olaylardan bir şeyler öğrenen kişi belirli bir olgunluğa varmış sayılır. Biz her faciadan sonra birbirinin eşi sözler söyler, sonra hepsini unuturuz. Ama bu defa 400 vatandaşımızın ölümü unutulmaz bir ders olmalı. İhmallerimizin, kayıtsızlığımızın yarattığı bir sonuç olarak daima hafızamızda canlılığını muhafaza etmeli..."

– Oktay Akbal, *Vatan* gazetesi, 6 Mart 1958, s. 8

* * *

"... Üsküdar vapurunu, filan kaptan, falan şirket, fişmekan fırtınası değil, bir zihniyet batırmış, bir zihniyet alabora etmiştir. Bu zihniyet, neme lazımcılık, mesuliyetsizlik, ihmalcilik, savsakçılık, laubalilik ve insan değeri bilmemek esaslarına dayanır."

– Nezihe Araz, *Yeni Sabah* gazetesi, 4 Mart 1958, s. 3

* * *

"... Bu bir kazadır diye kabahati kaderde bulmayalım. Ölenler kaderin kazası değil sadece kayıtsız başlarımızla beceriksiz ellerimizin cezasıdır."

– Çetin Altan, *Akşam* gazetesi, 2 Mart 1958, s. 5

* * *

"... İzmit faciası gibi bir tokmak yedikten sonra da uyanmazsak, eski rehavet uykusuna, eski kırtasiyeciliğe, eski sahipsiz mesuliyet sistemine yeniden dönersek, acı tecrübeden hiç ders almazsak, bu kadar bozuk ve geri bir mekanizma ile kalkınma hareketine girişilmeyeceği düşüncesinin üzerinde hiç durmazsak; çok yazık olur. Felaketlerin her türlüsünü tamamıyla önlemek elimizde değildir. Fakat bir defa İzmit körfezi faciası gibi bir felaketle karşılaştıktan sonra bundan hiçbir ders almazsak, cidden çok yazık olur. İşte o zaman felaketlerin masum kurbanları bizi affetmezler. Aziz ruhları hırpalanır. Geride kalan sevdiklerinin ruhunda ukde üzerine ukde kalır..."

– Ahmet Emin Yalman, *Vatan* gazetesi, 5 Mart 1958, s. 1

* * *

"... Üsküdar vapuru esasen açık denizlerde çalışmak için değil, Boğaziçi'nin sakin suları arasında seyrüsefer yapmak için yapılmış. Uzun yıllar Üsküdar ile Beşiktaş arasında işlemiş. Böyle zayıf yapılı bir gemiyi bilhassa baş tarafına bir ek ilave edildikten sonra İzmit ile Değirmendere arasındaki açık sahillere göndermek hata idi. Bunun hatalı olduğu gerek resmi raporlar ile gerek İzmit'teki gazetelerin neşriyatı ile ısrarlı surette alakalı makamlara iletildiği halde bütün bu ihtarlara kulak tıkanmış olması hayret edilecek bir vurdum duymazlıktır..."

– Asım Us, *Vakit* gazetesi, 5 Mart 1958, s. 1

* * *

"... Bugün büyük küçük herkesin kalbi Üsküdar vapurunda hayatlarını kaybedenlerin ailesi ile beraber çarptığı bir gerçektir. Bütün gazetelerin de baş havadisleri bunun matemi ile perişan olan vatandaşlara aittir. Fakat burada alelade bir vatandaş olarak beni alakadar eden ve bu satırları yazmaya sevk

eden mesele şudur: Herkes bunun kabahatini bir başka insana veya saike atfetmektedir. Ben merhum kaptanın da, deniz mürettebatının da bunda kabahatleri olmadığına inanıyorum. Eğer bir kabahat varsa o da yıllar yılı devam etmekte olan bir ihtiyatsızlığımızdır..."

– Halide Edip Adıvar, *Yeni İstanbul* gazetesi, 10 Mart 1948, s. 2

* * *

"... Üsküdar vapuru öteden beri, körfezlilerin şikâyet ettiği bir vapurdu. Başta İzmit gazeteleri, bütün sahilliler Denizcilik Bankası'nın defalarca dikkatini çekmiş, bu küçük vapurun değiştirilmesini istemişlerdir. Şikâyetler dikkate alınmamıştır.

Avuç içi kadar İzmit körfezinde bir vapur kazasında bir meydan savaşında, bir bombardıman esnasında kaybedilecek sayıda insan kaybetmek, Türkiye'de insana kıymet verilmediğini gösterir. Kıymet verilse idi İzmitlilerin şikâyetleri daha önce dikkate alınır, bu mukadder kaza önlenirdi..."

– Müşerref Hekimoğlu, *Akşam* gazetesi, 3 Mart 1958, s. 2

* * *

"... Koskoca bir körfezde minnacık bir tekne işletmek hatası, bu tekneye taşıma gücünden çok yolcu almak hatası, içinde yeter derecede cankurtaran yeleği ve simidi bulundurmamak hatası, gemiyi gözle görülür bir fırtınanın tehlikelerini idrakten aciz ve yapılan ihtarlara kulak asmayan bir acemi kaptana teslim etmek hatası, bugüne kadar başımıza gelen büyük yangın, sel baskını,bina çökmesi, tünel ve deniz kazası felaketlerinden mesul makamların hiç, ama hiçbir ders almamış olduklarını ve milli felaketler karşısında tamamıyla vurdumduymaz ve tasasız kaldıkları şüphesini uyandırıyor.

Başımıza gelmiş ve gelebilecek bütün felaketlerin asıl amili bu mesuliyet şuursuzluğudur.

Bu şuursuzluk devam ettikçe bu memlekette hiçbir zaman can emniyeti olamaz."

– Peyami Safa, *Milliyet* gazetesi, 4 Mart 1958, s. 2

* * *

"... İzmit faciası ile gönüller sızlıyor. Millet günlerdir matem ediyor. Felaketzede aileleri şefkatle bağrımıza basarız. Ölenlerin arkasından dua ederiz.

Fakat her felaketten bir ders almalıdır. Nitekim bütün dünyada gemilerdeki emniyet tertibatı, sigorta usulleri daima büyük kazaların ardından gelişmiştir. Biz acaba ne ders alacağız?

Deniz işletmeciliğini laubali aldığımızın ispatı, miadı dolmuş vapurları kullanışımız, örneğin istiap haddinden fazla yolcu almayı itiyat edişimiz, örneğin çökmeye mühcyya iskeleler örneğin basamaklarının pirinç kısımları

sökük merdivenler, mesela kırık kanepeler, mesela boyası sönükleşmiş levhalar, örneğin biletçilerin gözü önünde yere tüküren, yasak yerlerde sigara içen, yatıp uyuyan müşterilerdir.

Görünür işlerde bu derece Allahlık olan bir işletmecilik makine, tamir ve türlü alet edevatta da elbet Allahlık olur. Ve işte ikide bir başımıza böyle kazalar, belalar gelir.."

Kabahat ne tayfunda, ne kasırgadadır.

Kabahat ne şu kaptanda, ne bu çımacıdadır.

Kabahat zihniyetimizdedir.

İşletmecilik anlayışımızdadır.

Allah büyüktür, fakat tekne küçüktür.

Kabahat bunu idrak edemeyişimizdedir.

– Valâ Nurettin, *Akşam* gazetesi, 4 Mart 1958, s. 3

* * *

Bunun adına "kader" diyeceksiniz öyle mi?

"... İzmit körfezinde, 400 vatandaşı boğan facianın sebebi nedir? Kader mi, ihmal mi? Tam bir "kalender" gibi düşünürsek "kader" deriz. Fakat, bizzat Peygamber ve batılı kafası kadere sınır çizmiştir. En ufak bir ihmal gölgesi taşımayan, tamamen insanüstü ve tedbir üstü olaylara biz, "kader" demeliyiz. İlim ve tedbir ile önlenmesi belki de mümkün olan facialara, rahatça kader diyemeyiz.

İlim ve tedbir, geçmişte "kader" denilen nice olayın başa gelmesini önlemiştir.

Eskiden şehrin sokaklarında köpekler serbest dolaşır, kudurunca insanları ısırır ölümlere sebep olurlardı. O zaman "kader" sayılan kuduzdan ölümler bugün pek basit belediye tedbirleri ile önlenebiliyor.

Dün, Atlantik ortasında batan bir geminin yolcusu, ecel kanatlarından başka ne beklerdi?

Bugün ise helikopter bekliyor, insan tedbirleri, değil İzmit körfezine, artık Akdeniz'e, Ummanlara, çöllere, kutuplara uzamıştır. Onun için "İzmit faciası" karşısında mağara adamları gibi ine kapanıp kusuru kadere vurmak hayasızlık, tembellik ve çağdışı yaşamak olur.

Üsküdar gibi ölüm kutusu salhurda tekneler sefere konulmaz. Pusulasız, emniyetsiz gemilerle kaptanlar tayfunun üzerine yürümez. Hülasa 400 ecelin birden gelmesi için kadere alkış tutulmaz. Canavar ağzını açmış, siz körpe çocukları önüne sürüyorsunuz. Acaba yutar mı yutmaz mı? Yutarsa eğer, bunun adına "kader" diyeceksiniz öyle mi?"

– Ahmet Kabaklı, *Tercüman* gazetesi, 6 Mart 1958, s. 3

Gemi yapmak

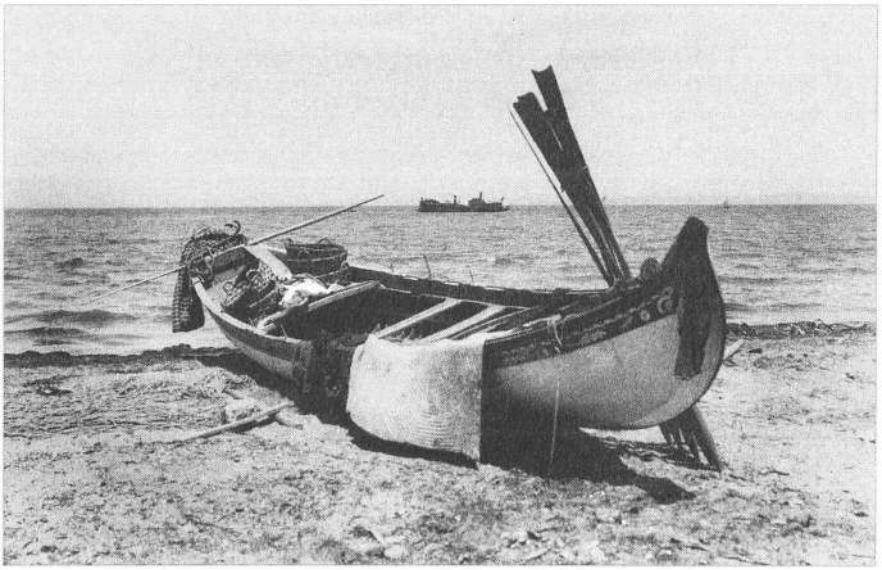
Teknelerdeki sır, denizlerde son yüzyıl

OSMAN KADEMOĞLU

Denizin insanları büyüleyen bir cazibesi vardır. İster kıyısında doğmuş, büyümüş, ister sonradan alışmış olsun denize, bir kez o cazibeye kapılan ömür boyu ondan ayrılamaz. Deniz oldum olası durağanlıktan bir çıkış, bir umut yolu olarak algılanmış. Eskiler "karada yol yoksa denizde yol çok" demişler, dağları aşmaktansa denize açılmışlar. İnsanın denizdeki barınağı eli ayağı olan teknelere olan tutkusu ise bir çeşit aşktır. Kimi zıpkın gibi ince atılgan silueti tatlı bir eğimle dönüp yükselerek baş bodoslamaya bağlanan, kimi pruvadan pupaya gerilmiş bir yay gibi uzanan bordasıyla, kimi boylu direği, sereni, beyaz yelkeni, pırıl pırıl vernikli kamarası, dümen dolabı, isim yazılı aynası, ya da çubuklu boyasıyla gençlerin kanını kaynatan tekneler insanı kara hayatının elinden çekip alır. Bu cazibenin sırrı tekne tasarımındaki estetik armonide saklıdır. Teknelerin borda çizgilerinde, direklerinde, yelkenlerinde, tabiatın çizdiği matematiksel orana bağlı bir uyum vardır. İşte budur ruhu okşayan, insanların gözünü alan gönlünü çalan.

Deniz demek macera demek bir yerde, rüzgârı, fırtınası, ıslatan serpintisiyle. Denize açılmak dağa tırmanmak gibi paraşüt açıp yamaçtan atlamak gibi bir serüven. Oldum olası insanoğlu bu sevdaya tutuluyor da denizcilik kuşaktan kuşağa sürüp geliyor.

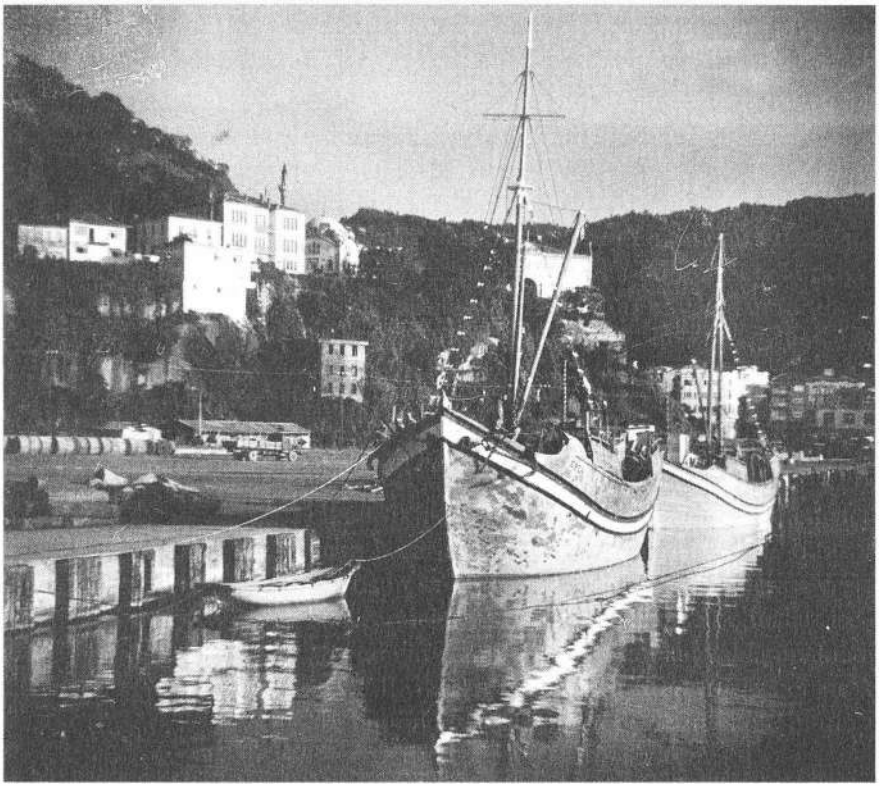
Son yüzyılın büyük kısmında denizciler denizlerde yelkenle, kürekle ve korkusuz bir yürekle dolaştılar. Ne telsiz ne radar ne de cep telefonları vardı. Bir pusulası veya bir barometresi olan şanslı sayılır, olmayanlar teknelerin pruvasına konulan kıblenüma denilen kıbleyi gösteren basit bir aygıtla denize açılırlardı. Sığınacak bir barınak, bir dalgakıran ya da bir liman bulmak için üç gün yol alırlardı. Hava esince buldukları ilk kumsala can atar,



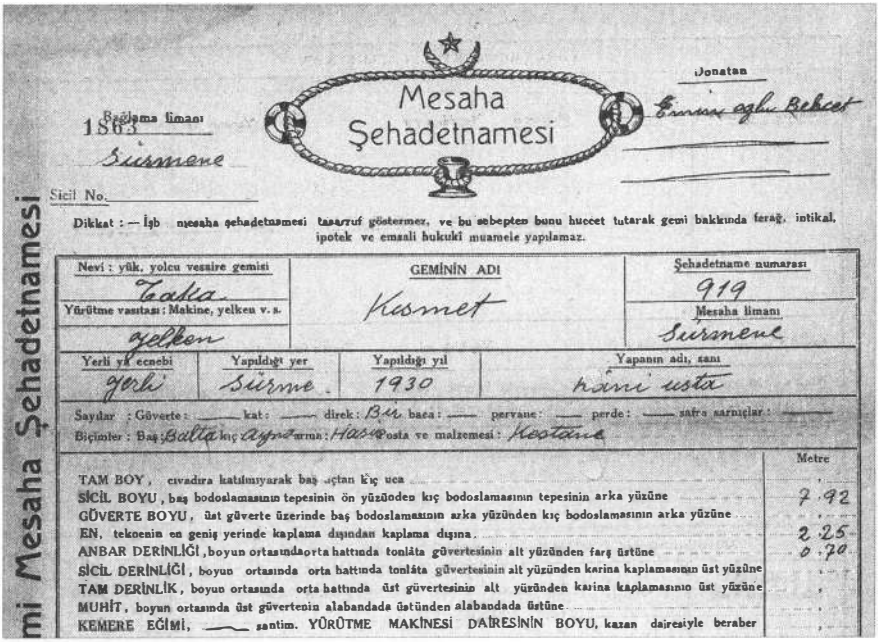
Alamana.

gece orada yatarlardı. Denizde dolaşmak, ekmeğini denizden kazanmak bir kahramanlıktı. Denizcilerin dünyasını fırtınalar, sisli havalar, deniz kuşları, sahilde bilinmedik tehlikeli kayalıklar, gece direğin tepesinde görülen ve hayra alamet sayılan ışıklar, yön gösteren yıldızlar doldururdu. Denizde seyir halinde ve hiçbir haberleşme cihazı bulunmayan bu gemilerde hava raporu dinleme imkânı yoktu. O zamanlar makine gücü azdı, kaptanlar akıntıdan dalga hareketinden esen rüzgârdan yararlanmaya çalışırlardı. En büyük güvence yelkendi, ne rüzgâr eserse ondan yararlanmak gerekirdi. Denizdeki hareketleri suların alçalıp yükselmesini rüzgârın yön değiştirmesini doğadaki renk, koku ve ışık gibi her türlü değişimi algılayabilen reisler vardı. Dağların siluetine bakarak, yıldızlardan kerteriz alarak rota tutulur, akşam kızıllığına, sabah morluğuna, gökyüzünün değişen rengine, toplanıp dağılan, kararıp yığılan, alçalan yükselen bulutlara bakarak, rüzgârı dinleyerek, havada olup biten pus, sis ve güneşin yakıcılığı gibi değişkenleri, ay doğumunu ve ay batımını gözleyerek hava kestirimi yapılırdı. Denizin kucağında, bazen korkup bazen sevinerek, eller dümen yekesinde, kürek topuzunda, yelken ipinde kesilip kanayan avuçlarıyla, demir zincirinin pazu gücüyle çekildiği, fırtınada iki gemicinin iki çift bilekle yeke tutabildiği yıllar, tekne ustalığının geliştiği, tekne sırlarının da oluştuğu yıllardı. Bastıran bir fırtınada, ağ çekerken ya da aktarma veya yük kayığında yaşananlardan çıkarılan dersler balıkçıyla, gemiciyle aynı kahvehaneyi paylaşan, birlikte, çay içen, zeytin ekmek

yiyen kayık ustaları tarafından sıcağı sıcağına ele alınır, çözüm aranır, tekne karaya çekilir, kaplaması sökülür yeniden çakılır, gereğinde eğrileri pulanyayla yontulup teknenin başı inceltilir, kırılan aynası, talazlığı yenilenirdi. O yıllarda denizde her kırılan kayık ustalara yeni deneyimler kazandırdı. Denizin zorladığı yerler ustayla danışarak yeni bir şekil vererek ya da daha kavi yapılarak yenilenirdi. Ustayla kayıkçının birlikte buldukları çözüm doğaya bir yanıt, bir karşı tezdi. Bu; bir yeni şekil ya da bir ayrıntı olabilirdi. Tekne formundaki evrimin temel yasası insanla deniz arasındaki güç ve direnme ya da yenme yenilmeme ikilemidir. Doğanın zorlamasına karşı kayıkçı ve usta yüzleştiği sorunlara yanıt verecek ortak bir çözüm bulmak zorundadır. Tekne denize dayanıklı, yelkene uygun olacak, ağ döküp ağ toplamaya elverişli güvertesi ve ambarı bulunacak, yükleme için iskeleye yanaşacak, kumsallara, çakıllı limanlara çekilmeye uygun sağlam sualtı yapısı olacak. Bunların birini elde etmek için diğerlerinden ödün verilmeyecek. Bütün bu sorunların üstesinden gelen son yüzyılın gemicileri ve ustaları yaşadıkları güçlüklerden dolayı hayatın kadrini bildiler, kanaatkâr, sabırlı ve hoşgörülüydüler. Ufuk-



Rıhtımda bağlı bir çift çektirme.


Mesaha Şehadetnamesi
Mesaha Şehadetnamesi
Bağlama limanı
1863
Sürmene
Jonatan
Sicil No:
Dikkat : — İşb mesaha şehadetnamesi tasarruf göstermez, ve bu sebepten bunu hüccet tutarak gemi hakkında feragat, intikal, ipotek ve emsali hukuki muamele yapılamaz.
Nevi : yük, yolcu vesaire gemisi
Takа
Yürütme vasıtası : Makine, yelken v. s.
yelken
GEMİNİN ADI
Kısmet
Şehadetname numarası
919
Mesaha limanı
Sürmene
Yerli yâ ecnebi
yerli
Yapıldığı yer
Sürme
Yapıldığı yıl
1930
Yapanın adı, sanı
kâmi usta
Saydar : Güverte : — kat: — direk: Bir baca: — pervane: — perde: — safra sarnıçlar: —
Biçimler : Baş: Balta kıç: Ayna orma: Hasır Posta ve malzemesi: Kestane
Metre
TAM BOY, cıvadıra katılmıyarak baş içtan kıç uca
SİCİL BOYU, baş bodoslamasının tepesinin ön yüzünden kıç bodoslamasının tepesinin arka yüzüne 7.92
GÜVERTE BOYU, üst güverte üzerinde baş bodoslamasının arka yüzünden kıç bodoslamasının arka yüzüne
EN, tekneein en geniş yerinde kaplama dışından kaplama dışına. 2.25
ANBAR DERİNLİĞİ, boyun ortasındaorta hattında tonlâta güvertesinin alt yüzünden farş üstüne 0.70
SİCİL DERİNLİĞİ, boyun ortasında orta hattında tonlâta güvertesinin alt yüzünden karina kaplamasının üst yüzüne
TAM DERİNLİK, boyun ortasında orta hattında üst güvertesinin alt yüzünden karina kaplamasının üst yüzüne
MUHİT, boyun ortasında üst güvertenin alabandada üstünden alabandada üstüne
KEMERE EĞİMİ, — santim. YÜRÜTME MAKİNESİ DAİRESİNİN BOYU, kazan dairesiyle beraber

Bir takaya ait "kimlik" bilgileri.

lara bakar gibi derin bakışları vardı, denizin çilesini çekmiş o güzel insanlar sözleriyle ve duruşlarıyla halk bilgeliğini temsil ediyorlardı.

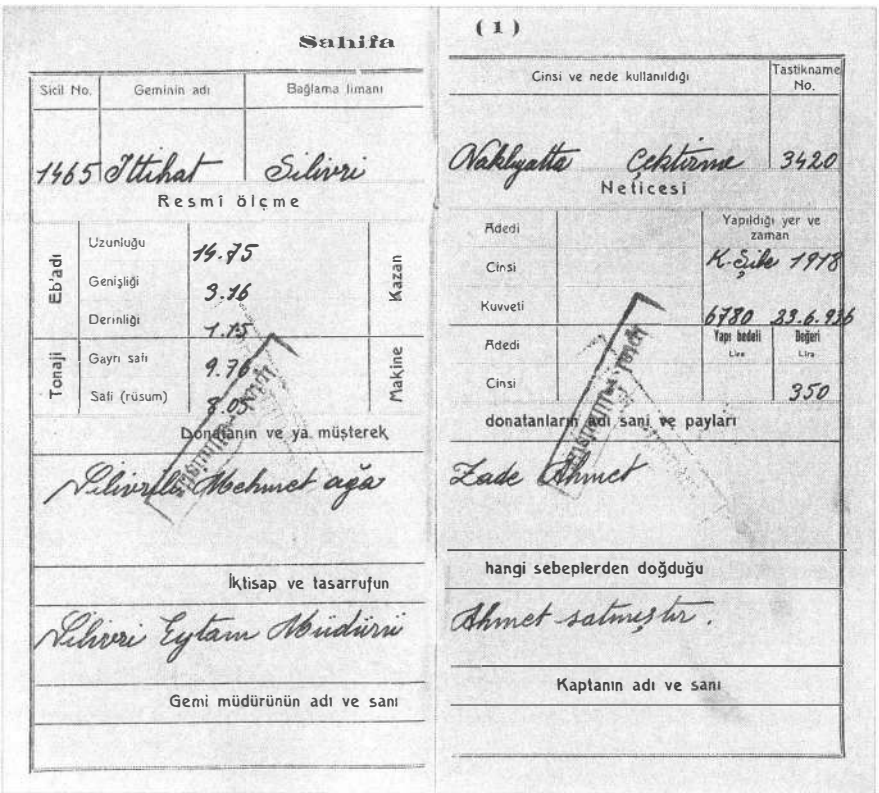
Son yüzyılda ahşap teknelerin bazıları halk arasında daha çok benimsendiler, daha çok sevildiler. Taka, alamana, çektirme, gulet, çırnık, tırhandil, piyade v.b tekneler toplum hayatındaki hizmet ve katkılarıyla, renkleri ve çizgileriyle halkın gönlünü kazanıp birer efsane oldular. Bu efsane teknelerin sırlarını anlamaya çalışalım birkaç örnekle ve ustalardan öğrendiğimiz kadarıyla.

Ağacı çocuğu gibi seven, okşayan ustalar var, bu bilge insanlar bir zaman bir ağacı size saatlerce anlatırlar. Kestane, akmeşe, pelit, katranlı sedir, İğneada Demirköy meşesi, okaliptus, pullumeşe, kızılçam, yaban kirazı, karaçam gibi tekne yapımına en uygun ağaçlara tutkundurlar. Her usta kendi yöresinin ağaçlarını kullanır, çünkü kayık sanatı yöresel etkilerin ağırlıklı olduğu bir sanattır. Yöre tekneleri kendini o sularda ispatlamış teknelerdir. Bir canlının, doğduğu ana ve babasından genetik özelliklerini aldığı gibi tekne de yapıldığı yörenin fırtınasına, dalgasına, kıyılarına göre şekillenir.

Doğudan batıya Karadeniz'in bütün dağlarında kestane yetişir. Karadeniz'de orman, ustaların yanı başındadır. Kayık dülgerleri aynı zamanda ev, değirmen, köprü ve serender yaparlar. Evi güzel yapan ustanın kayığı da gü-

zel olur derler. Karadenizli ustalar omurgayı, bodoslamayı, eğrileri ve sargıyı denize en dayanıklı ağaç bildikleri kestaneden biçerler. "Kestane şehit ağaçtır ne ölür, ne çürür" derler. Omurgada, bodosalamada ve eğrilerde kestaneden başka pullumeşe, akmeşe, akasya ya da yaban kirazı da kullanılır. Kaburgalarda ise denizden gelen darbeye ve basınca karşı esneme yeteneği olan doğal eğri ağaçlar tercih edilir. Alet işleyene kadar ağacın suyu ustaya yol gösterir. Aşılanmamış yabani elma, armut, dut, kiraz ve vişnenin çatallı, eğri gövdelerinden, dirseklerinden, dar ve geniş açılı dallarından, açılı köklerinden posta eğrileri, dirsekler, paraçollar, kucaklamalar yapılır. Borda kaplaması ve güverte tahtaları çakılırken ağacın öz kısmı içeri, kabuk kısmı dışarı dönük olmalıdır. Çünkü özdeki dokular daha sağlamdır.

Kestane ağacının tanenli acı suyu ya da ustaların deyimiyle mürekkebi çıksın diye tahtalar akarsuya yatırılır, ağacın çektiği tatlı suyun baskısıyla tanenli su çıkar, geriye dokularda mantarlaşmayı önleyen aroması kalır. Ya da kestane tahtaları birbirine çatılıp tezgâh yapılarak yağmura, güneşe ve rüz-


Sahifa

Sicil No.	Geminin adı	Bağlama limanı
1465	İttihat	Silivri

Resmî ölçme

Eb'adı	Uzunluğu	14.75	Kazan
	Genişliği	3.16	
	Derinliği	1.15	
Tonajı	Gayrı safi	9.76	Makine
	Safi (rüsum)	8.05	

Donatanın ve ya müşterek

Silivrili Mehmet ağa

İktisap ve tasarrufun

Silivri Eytam Müdürü

Gemi müdürünün adı ve sanı

(1)

Cinsi ve nede kullanıldığı	Tastiknâme No.
Nakliyatta Çektirme	3420

Neticesi

		Yapıldığı yer ve zaman	
Adedi			
Cinsi		K.Şike	1918
Kuvveti		6780	33.6.936
Adedi		Yapı bedeli Lira	Değeri Lira
Cinsi			350

donatanların adı sanı ve payları

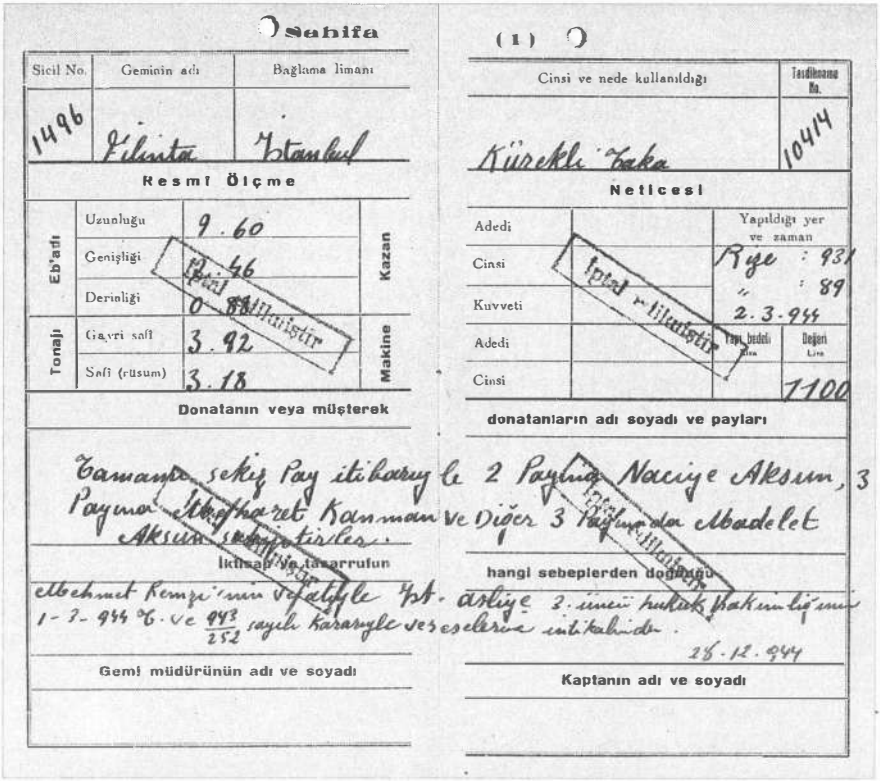
Zade Ahmet

hangi sebeplerden doğduğu

Ahmet satmıştır.

Kaptanın adı ve sanı

Bir çektirmeye ait "kimlik" bilgileri.


Sahifa

Sicil No.	Geminin adı	Bağlama limanı
1496	Filinta	İstanbul

Resmî Ölçme

Eb'adı	Uzunluğu	9.60	Kazan
	Genişliği	[illegible] 46	
	Derinliği	0 [illegible]	
Tonaj	Gayri safî	3.92	Makine
	Safî (rüsum)	3.18	

Donatanın veya müşterek

(1)

Cinsi ve nede kullanıldığı	Tesdikname No.
Kürekli Yaka	10414

Neticesi

		Yapıldığı yer ve zaman	
Adedi			
Cinsi	[illegible]	Rize : 931	
Kuvveti		" : 89	
		2.3.944	
Adedi		Yapı bedeli Lira	Değeri Lira
Cinsi			7100

donatanların adı soyadı ve payları

Tamamı sekiz Pay itibariyle 2 Payına Naciye Aksum, 3 Payına İstiharet Kaymam ve Diğer 3 Payına da Abdelet Aksum sahip[illegible]

[illegible]

İktisap ve tasarrufun

hangi sebeplerden doğmuş

Mehmet Remzi'nin vefatiyle Yst. asliye 3. inci hukuk Hakimliğinin 1-3-944 T. ve 943/252 sayılı kararıyle varislerine intikalinde.

28.12.944

Gemi müdürünün adı ve soyadı

Kaptanın adı ve soyadı

Bir takaya ait "kimlik" bilgileri.

gâra bırakılır. Tahtalar, bir yağmur bir güneş alarak tanenli acı suyu atar ve rüzgâr etkisiyle kururlar.

Teknenin dış sargısı yapılırken pruvaya ve pupaya doğru yuvarlaklaşan borda tahtalarına postalara iyice yanaşacak şekilde eğim verilmesi gerekir. Teknenin boyuna göre kalınlığı 2-7 cm olan sargı tahtalarına istenilen yuvarlaklığın verilmesi için tahtalar sac kazanlarda istimlenerek yumuşatılır. Elyafı genleşmiş, yumuşamış tahta postaların üzerine yatırılır, bir zincir yardımıyla çekilip esnetilerek postalara çivilenir. Sabitlendiği yerde kuruyan sargı tahtası istenen yuvarlaklığı almış olur. Bu işlem tahtayı doğrudan ateşe gösterip elyafını öldürerek de yapılabilir.

Karadeniz kayıklarının başında ve kıçında küpeştelerin bodoslamaya kavuştuğu yerde bulunan hilal şekilli ahşap kucaklama kayığın iki yakasını birbirine bağlar, yedek halatıyla bağlanıp çekilen teknenin başının açılmasını önler. Kucaklamanın ortasına oyma ay yıldız işlenir.

Çifte kaynatılmış Osmanlı bezirinin neft yağıyla inceltilmesi sonucu el-

de edilen sakız boyası Karadeniz kayıklarına has bir boyadır, tahtaya sarı sıcak bir renk verir. Karadeniz'de çok sevilen sakız boyası küpeştenin altındaki tahtaya sürülür. Bu tahtaya sakız tahtası denir.

kız çemberin oyalı,
kayığım sakız boyalı,
bir daha göremedim
anası olmaz diyeli.

Ahşap tekneyi su sızdırmaz hale getirmek için sargı tahtalarının arasına (armozlara) ardıç katranıyla bükülmüş kendir veya pamuk üstüpü sıkıştırılarak kalafat yapılır. Önce üzerine bir kat zehirli sülyen boya sürülür sonra balmumu ya da bezir yağıyla üstübeç karıştırılarak yapılan Osmanlı macunuyla kapatılır. Osmanlı macunu esnektir, kayık ne kadar esnerse esnesin bu macunun sürüldüğü armozlar açılmaz.

Yaşlı ustaların anlattıklarına göre; Karadeniz'de kumsallar adeta bir çizim masası gibi kullanılırmış. Iğrıp kayıklarının, çektirmelerin teknik resmi önce deniz kenarında kum üzerine bire bir boyutla çizilir, ustalar çizilen şekil üzerinde tartışırlar, çizim yine kum üzerinde düzeltilir ve oradan alınan ölçülere göre ahşap biçilerek tekne inşa edilirmiş.

Egeli ustaların gözdesi, işlemesini en iyi bildikleri çam türleridir. Yükseklerde yetişen reçinesi bol çamlar tercih edilir. Tekne bir kayalığa otursa esnek çıralı çam tahtası ezilir ama kolayca delinmez. Tekne yapımında kullanılacak ağaç, aşılanmamış, tam doğal yabani ağaç olmalıdır. İskeletin eklem yerlerine bir topak reçine bırakılır. Zamanla reçinesi eksilen tahtalar o topaktan aldığı reçineyle beslenir, zedeleri doldurur, yaralarını onarır.

Sedir ağacından tekne yapımı Fenikelilerden kalan binlerce yıllık bir gelenektir. Egeli ustalar tırhandillerin, guletlerin güzelliğini Toroslar'da yetişen bol reçineli katranlı sedire borçluyuz derler. Direkler ve serenler ise köknar ya da ladinden yapılır, hava koşullarına ve sert güneşe karşı kızgın zeytinyağında eritilmiş balmumu sürülerek korunur. Kamaraya en uygun ağaç Muğla yöresinde yetişen göbeği kırmızı karaçamdır. Verniklendiği zaman eşsiz güzellikte koyu kızıl bir renk alır ki bakmaya doyulmaz.

Organik, elyaflı yapısıyla ahşap sıcak ve soğuğa karşı iç mekânla dış ortamı iklim olarak birbirinden ayırır. Teknenin içi geç ısınır, geç soğur, rutubete engel olur. İnsanlar toprakta yetişen ağaca denizin ortasında elleriyle dokunarak, ağacın kokusunu alarak, fırtınada sallandıkça ona tutunup sarılarak, denizde toprağın sıcaklığını duyarak dolaşmaktan güven duyarlar.

Günümüzde yöre tekneleri Anadolu kıyılarına serpilmiş olan atölyelerde yapılmaktadır. Ahşap tekne yapımı biçim olarak yeni arayışlara yönelen di-

namik bir sanayi dalıdır. Örnek olarak takaların son yüz yıl içinde geçirdiği evrimi görebiliriz. 1900'lerin başında Rusya'yla takas ticareti yapılan aynakıç ığrıp kayıkları daha çok yük taşıyacak ve daha uzaklara gidecek şekilde büyütülmüş, baştan gelen denizlere karşı başı yükseltilerek taka tasarımı ortaya çıkmış ve yarım yüzyıl Karadeniz'de binlerce taka yapılmış. Bir yelken kayığı olan taka 1920'lerde makineyle tanışmış, bir makine kamarası ilave edilmiş daha sonra da bir dümen köşkü. 1950'lerde balıkçılık için yetersiz olduğu anlaşılınca yerini yeni bir tasarım olan Alamatra'ya bırakmıştır. Tekne tasarımında evrime güncel bir örnek olarak kamarası önde aynakıç, başı talamarlı yani başüstü geniş balıkçı teknesi gösterilebilir. Ege'nin piyade kayığı büyütülerek yayvan, serpikbaşlı, çepeçevre oturakları olan tenteli bir gezi teknesine dönüşmüştür. Ege'de mavitur teknesi ve yat işlevi gören Akdeniz guleti ve tırhandil de önceleri balıkçı ve süngerci tekneleriydi. Karadeniz'in çırnık kayıklarına da kamara ilave edilerek kamaralı çırnık yapılmıştır. Bu gibi biçimsel değişikliklere rağmen, günümüzde yöre teknelerini yapan ustalar eski çağların tekniklerini çok da değişmeden uygulamaya devam ediyorlar. Bu güzel teknelerin daha gezecek çok denizleri, aşacak binlerce milleri var. Onları yapan ustalar bu güzellikleri daha yıllarca yaşatacaklar.

Gemi sanayi tarihimiz

ALI CAN

Giriş

1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra Türk boyları Ege'ye, Karadeniz'e ve Akdeniz'e yayılmaya başlamışlar, ilk önce Çaka Beyliği, sonra Selçuklular ve Osmanlılar fethettikleri sahillerde tersaneler ve deniz üsleri kurmuşlardı.

Ege kıyılarında Çaka Beyliğini kuran Çaka Bey, oluşturduğu kuvvetlerle 1081 yılında İzmir ve civarını fethetti. İzmir ve Efes tersanelerinde yaptırdığı 40 parça yelkenli ve kürekli gemi ile ilk Türk donanmasını meydana getirip, giriştiği deniz savaşlarında Bizanslıları mağlup ederek bütün Ege sahillerini ele geçirmiş oldu. Bu yüzden Çaka Bey, İzmir fatihi ve ilk Türk amirali olarak bilinir. Çaka Bey'den sonra Selçukluların 1200'lü yılların başlarında ilk önce Sinop'ta, sonra da Alanya'da tersane ve deniz üslerini kurduklarını görürüz. Türklerin ilk tersanelerini 1200'ün başlarında kurdukları kabul edildiğine göre, Türk tersaneciliğinin sekiz asırlık bir geçmişi olduğu anlaşılır. Bu yazımızda, sekiz asırlık gelişmeleri kuş bakışı bir gezinti ile anlatmaya çalışacağız.

İlk Türk tersaneleri Sinop ve Alanya Tersaneleri

Selçuklular, Sinop'u fethettikten sonra, kale içini bir tersane ve deniz üssü haline getirmişler, Sinop Limanı, Karadeniz kıyıları arasında bir ticaret üssü ve şehri denizden koruyan bir deniz üssüne ek olarak gemi inşa tersanesi olmuştu. 1461 yılında Sinop ve civarı Osmanlılara geçince tersane zamanla daha da gelişerek Karadeniz kıyısında, donanma gemilerinin yapıldığı önemli

bir tersane haline gelmişti. Sinop dışında Alanya Tersanesi de Selçukluların Akdeniz'deki ilk tersanesi ve deniz üssüdür. Tersane inşaatı kentin fethinden 6 yıl sonra 1227'de başlamış ve bir yılda bitirilmiştir. Alanya Limanı da tıpkı Sinop gibi bir ticari liman ve denizden gelecek tehlikeleri önleyen bir deniz üssü ve tersane haline getirilmişti.

Osmanlı tersaneleri

13. asırdan itibaren gittikçe güçlenen ve üç kıtaya yayılmaya başlayan Osmanlılar fethettikleri yerde, tıpkı Selçuklular gibi deniz üsleri ve tersaneler kurdular. Bu tersane ve deniz üslerini kısaca sıralamaya çalışalım.

Gelibolu

Osmanlılar, Trakya'ya geçtikten sonra hem Çanakkale Boğazı'nı korumak hem de Trakya'da ilerleyebilmek için 1390 yılında Yıldırım Beyazıt devrinde başlattıkları inşaatlarla Gelibolu'da büyük bir tersane ve deniz üssü meydana getirdiler. Gelibolu Tersanesi, Tersane-i Amire'den evvel, Osmanlı'nın en büyük tersanesi ve deniz üssüydü. İstanbul'un fethi sırasında ve sonrasında donanmanın birçok gemisi bu tersanede inşa edilmiştir.

Ve diğerleri

Osmanlı'nın en önemli tersanesi olan ve 16. ve 17. yüzyılda dünyanın en büyük tersanelerinden biri haline gelen Tersane-i Amire'nin hikâyesine geçmeden önce, Osmanlıların fethettikleri yerlere kurdukları tersaneleri ve deniz üslerini sıralayalım.

İzmit (Karamürsel) Tersanesi

Osmanlılardan evvel de gemi inşaatına çok elverişli olan Körfez, Bizanslılar tarafından deniz üssü ve tersane bölgesi olarak kullanılmaktaydı. Bursa'nın fethinden sonra Osmanlılar, Karamürsel'de bir tersane kurmuşlar, zamanla gelişen tersanede donanmanın bir kısım kadırga ve kalyonları bu tersanede inşa edilmiştir.

Süveyş Tersanesi

Mısır'ın fethinden evvel 1500'lerin başında Süveyş'te kurulan tersanede 1513'te inşa edilen 40 gemi denize indirilmiştir. Mısır'ın fethinden son-

İstinye Tersanesi'nin kurucusu Boğaziçi Havuz ve Tezgâhları Anonim Şirketi'ne ait hisse senedi.

ra Kızıldeniz ve Hicaz'ın muhafazası da Osmanlılara kalınca, tersane bölgesi önemli bir deniz üssü haline gelmişti.

Rusçuk Tersanesi

Macaristan'ın fethini müteakip, Osmanlıların Tuna'daki harekâtını desteklemek ve yeni gemiler inşa etmek üzere Rusçuk'ta kurulmuştur. Bu tersanede inşa edilen nehir gemileri, Belgrat kuşatmasında ve Tuna'daki ulaşım için kullanılmıştır.

Birecik Tersanesi

16. yüzyılda Fırat Nehri üzerinde Basra Körfezi'ne kadar uzanan bölgenin emniyeti ve ulaşımını sağlamak amacı için kurulmuş ve bu tersanede çok sayıda nehir gemisi yapılmıştır.

Yukarıda sıraladığımız tersaneler dışında Osmanlılar, Karadeniz, Marmara ve Tuna kıyılarında, Samsun, Bartın, Kefken gibi yerlerde çok sayıda irili ufaklı tersane ve gemi inşa kızağı inşa etmişlerdir. Bunların sayılarının 65'i bulduğu tespit edilmiştir.

Tersane-i Amire

İstanbul'un fethinden sonra Fatih'in ilk icraatlarından biri güçlü bir donanma inşa edebilmek için Haliç'in kuzeyinde bugünkü Galata-Kasımpaşa

kıyılarında bir tersane kurulmasını emretmek olmuştu. 1455 yılı 11 Aralık günü birkaç göz inşa kızağı ile tersane faaliyete geçirilmiştir. Bugünlerde 11 Aralık tarihi bu sebeple "Tersaneciler Günü" olarak kutlanır.

Tersaneye II. Beyazıt devrinde birkaç ilave yapıldıktan sonra esas gelişme Yavuz Selim zamanında başlatıldı. Karadaki galibiyetlerin yanında denizde de güçlü olmak amacı ile Yavuz, tersanenin Kasımpaşa'dan Kâğıthane'ye kadar genişleterek 300 göz gemi inşa yerinin inşaatını emretmişti.

Yavuz Selim zamanında başlayan inşa faaliyetleri Kanuni ve Sokullu zamanında da artarak devam etmiştir.

Kanuni'nin 1522'deki Rodos seferinde Osmanlı donanmasının 300'den fazla gemiden oluşması tersanenin o tarihte büyük bir gelişme gösterdiğine en büyük kanıttır. 1571 yılında İnebahtı Deniz Savaşı'nda büyük bir bozguna uğrayan Osmanlı donanması nerdeyse bütün gemilerini kaybetmişti. Sokullu'nun yeni bir donanma kurulmasını emretmesinden sonra, Tersane-i Amire'de, Samsun, İzmit ve Gelibolu tersanelerinde inşa edilen 200'den fazla sayıdaki gemiyle İnebahtı'dan 5-6 ay sonra yepyeni bir Osmanlı donanması Akdeniz'de boy gösterdi. İnebahtı Savaşı'nda Osmanlı'nın denizlerdeki hâkimiyetlerine son verdiklerini zanneden Venedikliler ve Haçlı donanması büyük bir şaşkınlığa uğradı. Sokullu'nun Haçlılara hitaben, "Biz Kıbrıs'ı almakla biz sizin kolunuzu kestik siz bizi İnebahtı'da yenmekle sakalınızı kestiniz. Kesilen sakal yerine gelir ama kesilen kol yerine gelmez," şeklindeki meşhur sözü bu sıralar söylenmiştir.

Donanmanın bu kadar kısa bir zamanda yenilenmesi Tersane-i Amire'nin nasıl bir organizasyon yapısına ve lojistik desteğe sahip olduğunu da açıkça göstermektedir. Tersane-i Amire, Kanuni ve Sokullu'nun ölümünden sonra bir durgunluğa girmiş, yıllardır aynı teknoloji ve aynı tip gemilerin inşaatlarının sürdürülmesiyle kendini yenileyememiş ve geri kalmaya başlamıştır. Batı'da yavaş yavaş başlayan aydınlanma ve bilgi çağının etkileri giderek tersane teknolojilerini ve gemi tiplerini de değiştirmeye başlamış, gemi boyları uzamış, kadırga tipi küçük gemiler yerine çok güvertedeki Kalyon tipi gemiler inşa edilmeye başlanmıştı.

Tersane-i Amire'de ilkler

İlk kalyon inşaatı

Tersane-i Amire'de ilk kalyon inşaatı, 1644-48 yılları arasında Avcı Mehmet zamanında yapılmış, Uzun Çarşı esnafının yardımları ile yapıldığı için de bu ilk kalyona 'Uzun Çarşı' adı verilmiştir.

III. Selim'in katkıları

1770 yılında Çeşme Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının neredeyse tamamının yakılması, İnebahtı yenilgisinden sonra Osmanlı'nın denizlerde yaşadığı ikinci büyük felaket olmuş ve Osmanlı adeta donanmasız kalmıştır. Kısa bir süre sonra yapılan Küçük Kaynarca Anlaşması'nda Osmanlı Devleti, Karadeniz'i Ruslarla paylaşmak durumunda kalmış ve Kırım'ı ele geçiren Ruslar Akdeniz'de de donanma bulundurmaya başlamışlardır.

Durumun vahametini gören III. Selim donanmayı yeniden güçlendirmek ve Tersane-i Amire'yi zamanın ihtiyaçlarına göre geliştirme faaliyetlerini başlatmıştı.

İlk olarak 18. asrın sonralarına gelindiğinde büyüyen gemi boylarına göre bu gemilerin inşaatlarında ve bakım tutumlarında karşılaşılan güçlükleri halletmek için Avrupa'da ki tersanelerde kullanılmaya başlanan kuru havuzlardan bir tane de İstanbul Tersanesi'nde yapılması kararlaştırılmıştı.

İsveçli mühendis A.E. Rhoda, diğer İsveçli mühendisler ve Türk ustaların iştiraki ile ilk havuz inşaatı bitirilerek 1799'da hizmete girdi. Havuz inşaatında, İstanbul liman inşaatında da kullanılan İstinye'deki taş ocaklarından çıkarılan 'Mavi devaniyen' denilen kalker taşlar, taşların örülmesinde de su altında sertleşme özelliği olan İtalya'dan getirilen Vezüv Yanardağı'ndan çıkan "Pozolan" (Volkanik Kül) harç kullanılmıştır.

1799'da hizmete giren havuz, gemi boyları daha da uzayınca, 1876'da tekrar uzatılarak bugünkü şekline getirilmiştir. Bu ilk havuz, halen tersanedeki 3 numaralı havuz olarak adlandırılmaktadır ve havuzların en uzunu ve en genişidir.

Yapılan bu ilk havuza ilaveten; 1825'te II. Mahmut zamanında 2. havuz, 1870'te de Abdülaziz zamanında 3. havuz peş peşe inşa edilerek hizmete alınmıştır. Bu üç taş havuz, halen çalışır vaziyette olup kullanılmaktadır.

Buhar makineli, yandan çarklı ilk ahşap tekneler

Batı'da başlayan sanayi devriminin ilk keşiflerinden olan buhar makineleri 1807 yılında gemilere de monte edilmeye başlandı. Yandan çarklı olarak çalıştırılan bu gemiler, yavaş yavaş denizlerde dolaşmaya başladılar. 1807 yılından 30 yıl sonra 1837'de ilk buhar makineli Türk gemisinin inşa hazırlıklarına girişilmiş ve ahşap tekneli buhar makinesi ile çalışan yandan çarklı ilk Türk gemisi 'Eser-i Hayır' törenle denize indirilmiştir. Eser-i Hayır gemisinden 1880'lere kadar İstanbul Tersanesi'nde çok sayıda ahşap tekneli buhar makineli tekne inşa edilmiştir.

İlk çelik tekneli Türk gemisi

Batı'da 18. asrın sonlarında başlayan sanayileşme hareketleri sonucu, gemiler ahşap tekne yerine çelik levhalar üretilerek, çelik tekneli olarak yapılmaya başlanmış, zamanla ahşap tekneler yerlerini çelik teknelere terk etmeye başlamışlardır. Osmanlı Batı'da 19. asrın başlarına başlayan ilk çelik tekneli gemi inşaatına ancak yaklaşık yetmiş yıl sonra 1874 yılında başlayabilmiştir.

1874 yılında İstanbul Tersanesi kızaklarında ilk çelik tekneli, buhar makineli, yandan çarklı yolcu yük gemisi inşa edilir. İzmit adı verilen geminin boyu 52,3 metre, genişliği 9,1 metreydi. Gemiye monte edilen 100 beygir gücündeki 2 silindirli buhar makinesi de İstanbul Tersanesi'nde imal edilmişti ki bu imalatın önemli bir gelişme olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Neticede bu bir ilkti.

İlk Türk denizaltıları

İzmit gemisinden sonra, tamamı yurt dışından ithal edilen malzeme, makine ve teçhizatla İstanbul Tersanesi'nin Taşkızak bölümünde iki adet denizaltı inşa edilmiş ve donanmaya teslim edilmişti. Bu sebeple, 1886 yılı, Türk denizaltıcılığının kuruluş yılı olarak kabul edilmiştir.

Tersane-i Amire'nin bölünmesi ve sonu

1913 yılında İstanbul Tersanesi (Tersane-i Amire), ilk bölünmeye uğramış, bugünkü Taşkızak Tersanesi donanmaya bırakılarak Haliç ve Camialtı bölümleri "İnşaat'ı Bahriye Osmaniye" adlı bir şirket kurularak bu şirkete devredilmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra Haliç ve Camialtı bölümleri "Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü" adı altında, 1924 yılında Seyr-i Sefain idaresine bağlanmıştır. Hasköy tarafında bulunan küçük bölüm de Şirket-i Hayriye devredilmiş böylelikle Fatih'in kurduğu, Yavuz, Kanuni, Sokullu ve III. Selim'in büyük emekleriyle özellikle 16. ve 17. yüzyıllarında dünyanın en büyük tersanelerinden biri olan Tersane-i Amire bölünmeye uğramıştır. Halis Tersanesi bugün Tersane-i Amire'nin yaşayan bölümü ve dünyanın en eski tersanesi olarak Tersane-i Amire'yi temsil etmektedir.

Cumhuriyet döneminde tersanelerimiz

19. asır sonralarında başlayan Osmanlı-Yunan savaşı, 1908'deki Meşrutiyet'in ilanı, Balkan Savaşları, Balkan göçleri, Birinci Dünya Savaşı, İstiklal

Harbi gibi peş peşe gelen felaketler ve mücadeleler yüzünden can derdine düşen ülkede, Cumhuriyetin ilanına kadar doğru dürüst hiçbir şey yapılamadığı gibi tersanelerimizde de tamirattan başka hiçbir yenileme ve yeni inşaat yapılamamıştır.

Ancak cumhuriyetin ilanından sonra Tersane-i Amire'nin Haliç Tersanesi bölümüne bir miktar yenileme çalışması yapıldıktan sonra iki adet şehir hattı gemisi iki adet te Van gölü gemisi inşa edilmiştir.

1923'ten 1952'ye kadar, Tersane-i Amire'nin Haliç, Camialtı ve Hasköy bölümlerinde inşa edilen teknelerin sayıları sekiz ila dokuzu geçmemiştir. Bu gemiler de, Osmanlı döneminde olduğu gibi tamamı ile yurt dışındna makine ve teçhizat alımıyla inşa edilmişler, yerli katkı sadece işçilikten ibaret olmuştur.

1952'de Denizcilik Bankası kuruluyor: Eski tersanelerde başlatılan yeni inşa hamlesi

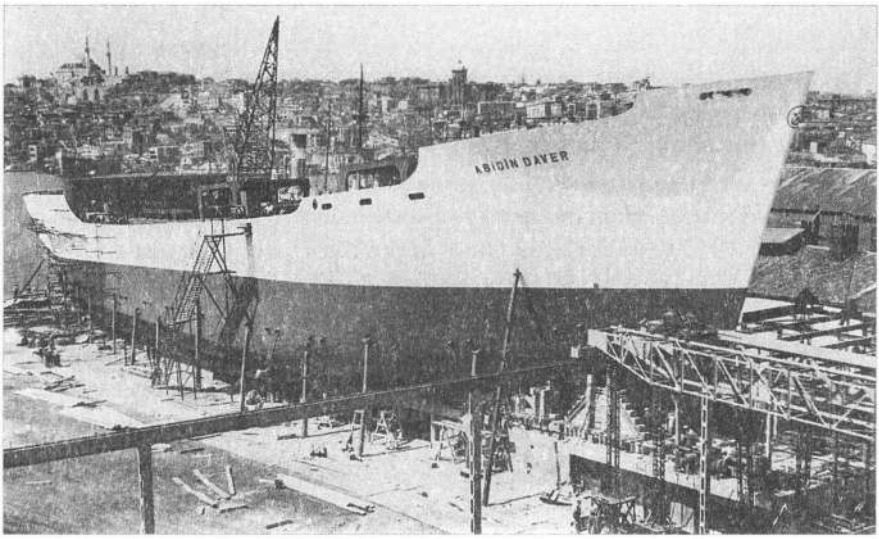
1952'de Denizcilik Bankası'nın kurulması ile Haliç, Camialtı, Hasköy tersaneleri ile 1938'de Fransızlardan devralınan İstinye Tersanesi'nde büyük yeni inşaat faaliyetine geçildi. İlk olarak Haliç'te Kartal araba vapuru inşaatı başlatıldı. Bu araba vapurunun içine, hurdaya çıkan bir geminin ana makinesi ve kazanı esaslı bir tamire tabi tutularak monte edildi. Eş gemi olan Kabataş'a, Kartal'a konulan ana makinanın bire bir eşi Haliç Tersanesi makine atölyesine yeniden imal edilip konuldu.

İstinye ve Hasköy'de şehir hatları gemileri, Camialtı'nda da kızakları uzun olduğu için yük gemileri inşaatlarına girişildi. Sonradan İzmir'deki Alabey Tersanesinde de İzmir Körfezi için yolcu gemileri inşaatları başlatıldı.

Bu beş tersanede 1952'den 1980'lerin sonlarına kadar çok sayıda araba vapurları, şehir hattı gemisi, yük gemisi ve tanker inşa edildi. Camialtı'nda Abidin Daver'le başlatılan yük gemisi inşaatlarına başarı ile devam edildi.

Tersanelerimizde başlatılan bu yeni gemi inşaatları ile yurt dışından gemi alımı büyük ölçüde önlenmiş oldu.

Denizcilik Bankası'nın 1952'de başlattığı yeni gemi inşaat hamlesinin bu sevindirici yanının olumsuz tarafı bu gemi inşaatları, transferlerin eski teknoloji ile çalışmaları, devlet eli ile yönetilmeleri ve her türlü malzeme, makine ve teçhizatın eskiden olduğu gibi yurt dışından temin edilmeleri yüzünden hem çok uzun sürmesi hem de dünya standartlarına göre pahalıya mal olmalarıydı.



Abidin Daver *Şilebi inşa halinde.*

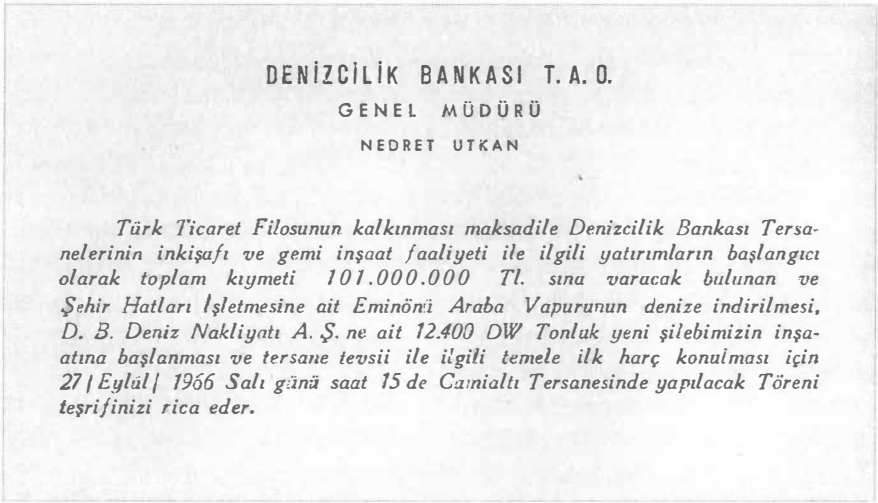
1982'de Türkiye'nin ilk modern tersanesi Pendik açılıyor

Büyük Atatürk, Haliç'teki Osmanlı'dan kalma eski teknoloji ile çalışan tersaneler yerine çağdaş teknoloji ile çalışacak bir tersane kurulması emrini verince, 1937'de tersanenin temeli atıldı. Ancak ardından patlak veren İkinci Dünya Savaşı ile inşaatı duran Pendik Tersanesi'nin temeli 32 yıl sonra ancak 1969'da Başbakan Süleyman Demirel tarafından tekrar atıldı. Bu defa Türk-Japon ortaklığı ile kurulması gündeme gelince bu defa inşaat başlamadan tekrar durduruldu. Nihayet 1974 yılında inşaatın kendi imkânlarımızla devamına karar verilince 1974-1982 yılları arasında sarf edilen büyük gayretlerle Pendik Tersanesi, 1 Temmuz 1982'de yapılan büyük bir merasimle zamanın başbakanı Bülent Ulusu tarafından açıldı ve yapılacak ilk geminin omurgası konuldu.

Pendik Tersanesi, o tarihte henüz Tuzla Tersaneleri ortada yokken zamanın teknolojisi ile çalışan 210 metrelik kızağı, 300 metrelik havuzu (bilahare 1991'de yapıldı) uzun rıhtımları, çeşitli saha vinçleri ve teçhizatları, yılda 50.000 ton işleme kapasitesi ile 170.000 DWT'a kadar yük gemisi ve tanker inşaatına uygun Türkiye'nin ilk büyük tersanesi olarak ülkeye kazandırıldı.

Pendik Tersanesi'nde, 1982'den Deniz Kuvvetlerine devredildiği 1999 yılı sonuna kadar en büyüğü 75.000 DWT tonluk iki adet Bulk-Carrier olmak üzere irili ufaklı 26 adet gemi inşa edildi.

Bunlardan üç adedi 26.300 DWT'luk Bulk-Carrier Polonya'ya, iki adet Ro-Ro gemisi Almanya'ya ihraç edildi. Böylelikle Türkiye, Pendik Tersanesi ile



DENİZCİLİK BANKASI T. A. O.

GENEL MÜDÜRÜ

NEDRET UTKAN

Türk Ticaret Filosunun kalkınması maksadile Denizcilik Bankası Tersanelerinin inkişafı ve gemi inşaat faaliyeti ile ilgili yatırımların başlangıcı olarak toplam kıymeti 101.000.000 Tl. sına varacak bulunan ve Şehir Hatları İşletmesine ait Eminönü Araba Vapurunun denize indirilmesi, D. B. Deniz Nakliyatı A. Ş. ne ait 12.400 DW Tonluk yeni şilebimizin inşaatına başlanması ve tersane tevsii ile ilgili temele ilk harç konulması için 27 / Eylül / 1966 Salı günü saat 15 de Camialtı Tersanesinde yapılacak Töreni teşrifinizi rica eder.

artık gemi satın alan ülke olmak yerine dışarıya gemi inşa edip satabilen ülke konumuna kavuşmuştu.

Bu arada, özel sektör; Marmara, Sedef ve Beykoz'daki Baran tersanelerinde aynı yıllarda daha küçük ölçekte gemiler de inşa edip dışarıya ihraç etti.

1999'daki Gölcük depreminde Gölcük Tersanesi büyük bir hasar görünce Pendik Tersanesi Deniz Kuvvetlerine devredildi ve başlatılan büyük bir gemi inşaat hamlesi durduruldu.

Tersane, yapılan tadilatlarla bir deniz üssü ve bir tamir tersanesi ve küçük askerî gemiler yapılan kuruluş gayesinden uzaklaştırılan bir yapıya dönüştü.

Tersanede inşa edilebilecek büyük tonajlı gemiler de maalesef yurt dışına sipariş edilmeye devam edildi ve sipariş edilmeye devam ediliyor.

Halbuki bu tersane, Deniz kuvvetlerine devredilmeyip, Gölcük Tersanesi yeniden eski haline getirilinceye kadar geçici olarak askerî ihtiyaçları için kullanılabilir, bu arada büyük gemilerin inşaatı da sürdürülebilirdi.

Tersanenin sivil sektöre kapatılması ve büyük gemi inşaatına uygun muazzam imkânlarının kullanılamaması tersanenin de kapatılması anlamına geldi ve kurulması için harcanan büyük emeklere yazık oldu.

Gemi inşa sanayimizin en büyük atılımı
Pendik-Sulzer Motor Fabrikası

"Kendi gemimize kendi yaptığımız motoru koyalım" sloganı ile 1979 yılına Polonya'nın Cgielski-Sulzer firmasından sub-license alınarak, Pendik Ter-

sanesi makine atölyesinde 750 HP lik jeneratör dizellerinin imalatına geçildi. 1981 yılında dizel jeneratör imalatında gösterdiğimiz başarı üzerine 1981 temmuzunda Sulzer firmasından her türlü diğer motoru üretebilmek imkânını veren lisansı almayı başardık.

Pendik Tersanesi içinde tersanenin açıldığı 1 Temmuz 1982'de temeli atılan ve 1986'da üretime geçen Pendik-Sulzer motor fabrikasında Deniz Kuvvetlerine devredildiği 1999 sonuna kadar en büyükleri 14.000 HP olmak üzere muhtelif güçte 99 adet dizel motor üretildi. Bu motorlar tersanelerimizde inşa edilen gemilere ana makine ve jeneratör dizeli olarak monte edildiler. Bu motorlar konuldukları gemilerde aradan 20-25 sene geçmiş olmasına rağmen tıkır tıkır arızasız çalışıyorlar.

Türkiye, artık kendi dizelini başarı ile üreten bir ülke haline gelmişken ve yeterli tecrübeli iş gücü yetiştirilmişken, tersane Deniz kuvvetine devredilince, inanılmaz bir kararla motor fabrikası tamir atölyesine dönüştürüldü ve dizel motor üretimi durduruldu.

Ne yazık ki Türkiye artık eskiden olduğu gibi ihtiyacı dizel motorları dış ülkelerden ithal etmeye devam ediyor.

Tuzla tersaneleri ve özel sektörün yaratıcı gücü

1969 yılında yayınlanan bir kararname ile Haliç'te ve Boğaz'daki özel sektör tarafından çalıştırılan ufak tersanelerin Tuzla Koyu'nda kendilerine tahsis edilecek yerlere taşınmaları kararlaştırıldı.

70'lerin sonlarına doğru taşınmalar tamamlanınca burada çalışmaya başlayan tersaneler, yavaş yavaş yapılan yatırımlarla irili ufaklı modern tersaneler haline gelmeye başladılar.

2000 yılından itibaren yurtdışına da açılan bu dünyada artan gemi talebinin de yardımı ile büyük gelişme göstermeye başladılar.

Sayıları 40'a yaklaşan bu tersanelerde zamanla tamirat yanında koster ve daha büyük yük gemileri, tankerler, Ro-Ro gemileri ve lüks yatlarda yapılmaya başlandı.

Yurtdışından gelen gemi inşaat taleplerinin artması ile, Tuzla'daki tersanelere ilaveten Yalova Körfezi, Ayvalık Altınova Körfezi de tersane bölgesi ilan edildi. Bu bölgelerde de modern tersaneler kurulmaya başlandı. Karadeniz Ereğlisi ve Samsun'da esasen mevcut olan tersaneler Türkiye'de faal ve inşa halindeki tersanelerin sayıları 2009 yılına gelindiğinde 130'ları buldu.

Bu tersanelerde bir yandan yurtiçi armatörlere gemi inşa edilirken, yurtdışı armatörlere de tanker, kimyasal tanker, Ro-Ro gemisi, Bulk-Carrier gibi çok çeşitli modern gemiler inşa edilerek yurt dışına ihraç edildi.

Yat inşa sektöründe de çok büyük gelişme oldu. Tuzla'daki, Bodrum'da-

ki, Antalya'daki yat tersanelerinde inşa edilen lüks yatlar, bütün dünyada tanınıp beğenilir oldu.

2000-2010 yılı arasında iç ve dış talepteki aşırı talep artışı nedeniyle Türk Tersaneleri gemi inşa taleplerinde dünyada ilk 5'e, yat inşaatında da ilk 4'e girmeyi başardı.

Özel sektörün yaratıcı gücü ve gayretleri ile Türk tersaneciliğindeki bu muazzam gelişmelerin olumsuz yanı, inşa edilen gemilerde katma değer yüzdesinin sadece % 50-55 gibi düşük bir seviyede kalmış olmasıydı.

2010'dan sonraki dünya krizi ve gemi sanayimiz

2009 sonlarında başlayan dünya ticaretindeki büyük gerileme, deniz taşımacılığımıza, armatörlerimize gemi sanayimize ve tersane sahiplerimize büyük zarar verdi.

Düşen navlunlar, bıçak gibi kesilen yeni gemi siparişleri armatörleri ve tersanecileri zora soktu. Armatörlerimiz ve tersanelerimiz şimdi bu krizi atlatmaya çalışıyor.

Sonuç

1950'lere kadar gemi inşaatında adeta yok denilecek kadar zayıf ve sadece gemi tamiratı yapabilen gemi sanayimiz; ilk önce 1953'te Osmanlıdan kalma eski tersanelerle Kartal araba vapuru inşaatı ile başlatılan gemi inşa hamlesi; sonra da 1982 Pendik Tersanesi'nin açılması 1979 ve 1986'daki Pendik-Sulzer atılımları özel sektörün Tuzla ve diğer bölgelerde çalıştırdığı tersanelerde büyük bir atılım yaparak yüz ağartıcı bir duruma gelmişken son kriz dolayısıyla büyük bir durgunluğa girmiş bulunmaktadır.

Şüphesiz bu dünya krizi atlatılacak, gemi inşa siparişleri yavaş yavaş artacak, gemi sanayimiz yakaladığı büyük atılımı bir gün mutlaka yeniden kazanacaktır.

Bu durgunluktan yararlanarak ilerde inşa edilecek gemilerin, yatların katma değerlerinin % 50'lerden % 80'lere artıracak tedbirleri şimdiden alarak gemi sanayimizi hali hazırdaki bir nevi montaj sanayinden gerçek bir gemi sanayine dönüştürmeliyiz.

Devlet ve özel sektör el ele vererek bu hedefe ulaşmalıyız.

YAZARLAR

GÖKHAN AKÇURA DTCF Tiyatro Kürsüsü'nü bitirdikten sonra, aynı alanda öğretim üyesi olarak görev yaptı. 1980 yılında üniversiteden ayrıldıktan sonra reklam ve senaryo yazarlığı, yayıncılık, editörlük, radyo programcılığı gibi işlerde çalıştı. Halen İstanbul Devlet Tiyatrosu'nda dramaturg olarak görev yapıyor. Ayrıca serbest araştırmacı ve yazar olarak çalışmalarını sürdürüyor. 1998 yılında *Albüm* dergisinin genel yayın yönetmenliğini yaptı. Tiyatro, sinema, günlük yaşam tarihi gibi konularda sergiler hazırladı ve yirmiyi aşkın kitap yayınladı.

SEZAR ATMACA *Amatör Denizci Elkitabı* (ADF Yay., 2005), *Kısa Mesafe Telsiz Elkitabı* (ADF Yay., 2009) başta olmak üzere amatör-sportif denizcilikle ilgili 40 yayına yazar, çevirmen, redaktör, editör, yayıncı olarak emek verdi. Denizciliğin sorunlarını dile / gündeme getiren, tartışan yazıları gazetelerde (*Cumhuriyet Kitap, Radikal, Radikal Kitap*), dergilerde (*Yatching World, Yelken Dünyası, Naviga, Yacht Türkiye, MotorBoat & Yachting, Atlas*) ve internet sitelerinde yayımlandı.

ORHAN BERENT 1964'te İzmir'de doğdu, 1985'te Edebiyat Fakültesi'ni bitirdi. 1997 yılında Birleşmiş Milletler Bölgesel Habitat için İzmir demiryolları ile ilgili bir etüt hazırladı. 2002 yılında Levent Cantek'in derlediği *Çizgili Hayat Kılavuzu* adlı esere iki incelemesiyle katkı verdi. 2002-2007 yılları arasında Lal Kitap'tan çıkan *Zagor* ve *Martin Mystere* dergilerinde editörlük ve yayın danışmanlığı yaptı. Yine 2004-2007 arasında Levent Cantek'in önderliğinde çıkan *Serüven Çizgi Roman Araştırmaları* dergisinde yazarlık yaptı, yayın kurulunda bulundu. Dergiye ek olarak çıkan iki kitapçıkta Türkiye'de yayınlanmış *Zagor* maceralarının envanterini hazırladı. 2012 yılında Kemal Varol'un derlediği *Memleket Garları* ve yine aynı yıl Tanıl Bora'nın derlediği *Tren Bir Hayattır* adlı eserlere yazılarıyla katkı verdi. Aynı yıl bir grup gönüllünün çıkardığı *İstanbul Seyahat Planlama - İSAP* dergilerine ulaşımla ilgili yazılar yazmaya başladı. Halen Altay Gençlik Kulübü'nün tarihi-

ni yazmakla meşgul olan ve Dokuz Eylül Üniversitesi'nde akademik uzman olarak çalışan Orhan Berent'in açık kaynak kodlu yazılımlar ve Unix tabanlı işletim sistemleri hakkında da makaleleri, ders notları bulunmaktadır. Zaman zaman *Agos* gazetesinin hafta sonu eki *Şapgir*'de popüler kültürle ilgili yazılar yazar.

ÖMER BOZKURT 1943'te Üsküdar'da doğdu, Galatasaray Lisesi ve Paris-Sorbonne Üniversitesi'ni bitirdi. Prof. Dr. Bozkurt akademik mesleğini sosyoloji ve kamu yönetimi alanında sürdürdü, o arada Uluslararası Kamu Yönetimi Enstitüsü'nde (IIAS-IISA) çeşitli görevler aldı. Mesleği dışında coğrafya ve yolculuk edebiyatıyla ilgileniyor. Bu alanda kimi uzak coğrafyalara yaptığı deniz yolculuklarını *Her Yere Uzak Topraklar, Okyanusbilim Gemisiyle Kerguelen Adalarına Yolculuk* (TÜBİTAK) ve *İzlanda Yolcusu* (AMYK) adlarıyla; Sevda-Cenap And Müzik Vakfı'ndaki görevi nedeniyle yakın yörelere yaptığı yolculukları ise *Müzik Coğrafyasında Duraklar* (SCAMV) adıyla yayınladı. Ayrıca C. Lévi-Strauss, J.-P. Kauffmann, Kenneth White, L. A. Bougainville ve Montaigne'in yolculuk anlatılarıyla André Gide'in *Chopin Üzerine Notlar*'ını Türkçeye çevirmiştir.

ALİ BOZOĞLU 1951'de Kayseri Develi'de doğdu. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarih ve Sanat Merkezi'nin müdürlüğünü yapan Bozoğlu halen TDİ'de çalışmakta, *Denizcilik Dergisi* ve www.denizhaber.com haber sitesinde denizcilik tarihi hakkında yazılar yazmaktadır.

ALİ CAN Haliç Tersanesi eski müdürüdür. Halen Denizcilik Mensupları Derneği (Deniz-Der) yönetim kurulu başkanlığını yapmaktadır. Anılarını derlediği kitabı *Bir Tersane Bir Hayat* (2002) gemi yapımının ve tersanecilik tarihinin başucu kitabı niteliğindedir.

KEREM COŞKUNER 1979'da dünyaya geldi. Bilgi Üniversitesi'nde uluslararası ilişkiler okudu. Halen Marmara Üniversitesi'nde iktisat tarihi alanında doktora yapıyor. Amatör balıkçı, deniz ve tekne meraklısıdır.

MAHİR ÜNSAL ERİŞ 1980'de Çanakkale'de doğdu, Bandırma'da büyüdü. Arkeoloji okudu. Çeşitli dillerden kitaplar, makaleler, öyküler çevirdi, halen de çevirir. İletişim'den çıkan *Bangır Bangır Ferdi Çalıyor Evde* (2012) adlı bir öykü kitabı bulunur. Gençlerbirliklidir. Söylenişi bile güzel.

ÇİMEN GÜNAY-ERKOL Doktora derecesini 12 Mart romanları üzerine yazdığı teziyle 2008 yılında Leiden Üniversitesi'nin Edebiyat Çalışmaları Bölümü'nden aldı. 2008'den beri Özyeğin Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi'nde çalışmakta, Türk Edebiyatı alanında çeşitli dersler vermektedir. Yazıları *Defter, Journal of European Studies, Journal of Turkish Literature, Symposium* gibi dergilerde yayımlanan Günay-Erkol, 2010-2012 yılları arasında TÜBİTAK ve ESF tarafından desteklenen "Türkiye'de Kadın Edebiyatı" başlıklı bir araştırma projesi yürütmüştür. İlgi alanları arasında toplumsal cinsiyet, erkeklik, bellek, tarihin yazınsallaştırılması ve sakatlık çalışmaları bulunmaktadır. Ali Liber'in annesidir.

SÜLEYMAN FARUK GÖNCÜOĞLU Bir kültür tarihçisidir. On dört yıllık, akademik dünya içerisindeki görevleri dışında, çeşitli kamu ve özel eğitim kurumlarında, İstanbul üzerine dersler vermeyi sürdürmüş olup, halen çeşitli süreli yayınlarda mimarlık tarihi ve İstanbul kültür tarihi üzerine yazılar kaleme almaktadır. Türkiye'deki akademik camia içerisinde kültür tarihini bir disiplin olarak oluşturma çalışmaları sürdüren Göncüoğlu; uzun yıllardan bu yana şehir ve semt tarihleri üzerine çalışmalarını yoğunlaştırmıştır. Çeşitli yayınlar ve çalışmalarla İstanbul şehrini İstanbullulara ve dünya toplumlarına tanıtma ve öğretme amacı içerisinde birer STK olan, Kültür Tarihi Araştırmaları Merkezi (Kasım 2003) ile İstanbul Şehri Kültür Tarihi Araştırmaları Merkezi'nin (Eylül 2004) kurucusudur. İstanbul ile ilgili yüze yakın eserde, editör, yayına hazırlayan ve telif sahibi olarak imzası bulunmaktadır. Halen Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesindeki İstanbul Müzik Müzesi'nin müdürü olarak görev yapmaktadır. Evli ve 2 kız çocuk babasıdır.

AHMET GÜLERYÜZ 1938'de İstanbul'da doğdu. Orta öğrenimini İstanbul Erkek Lisesi'nde tamamladı. Daha sonra girdiği Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nin Grafik Sanatlar Bölümü'nden mezun oldu. Meslek hayatına ünlü grafik sanatçı Mengü Ertel'in yanında sanat yönetmeni olarak başlayan Güleryüz, 1967 yılında kendi ajansını kurdu. Sanatçı, reklamcılık dünyasından kendini emekli edinceye kadar çalıştığı 38 yıl içinde, katıldığı ulusal ve uluslararası yarışmalarda çeşitli ödüller kazandı ve grafik sanatlar konusundaki uluslararası dergilerde yapıtları yayınlandı. Güleryüz'ün gemi ve deniz sevgisi ve ilgisi erken çocukluk çağına kadar uzanmaktadır. Zaman içinde gelişen bu sevgi ve ilgi, 1985 yılında başlayıp günümüze kadar erişen deniz ve gemi konulu araştırmaları ile meyvelerini vermektedir. Ahmet Güleryüz, yurt içinde ve yurt dışında yayınlanın 10 kitabı ile toplumun deniz, denizcilik, gemi ve gemicilik alanlarında aydınlanmasına katkıda bulunmayı amaçladığını belirtiyor. Sanatçı ve deniz tarih araştırmacısı niteliklerini de taşıyan Güleryüz, günümüzde Gemi Modelcileri ve Gemi Severler Derneği'nin yönetim kurulu başkanlığını da yerine getirmektedir.

AVEDİS HACINLIYAN 1944 doğumlu. Türkiye'nin ve dünyanın sayılı fizikçilerinden. Akademik dünyanın atom karıncası. Koyu Beşiktaşlı ve Linux işletim sistemi hayranıdır. Öğrencilerini ayakkabısına bakarak tanıma huyu olduğu ve harcanan emeğe son derece büyük değer verdiği için sınavda öğrencinin kâğıdına büyüteçle bakarak silgiyle sildiği yerlerdeki doğru cevapları araştırdığı söylenir. Başka bir şehir efsanesine göre eski yıllarda karşısındakine telefon rehberi vererek, "E harfine kadar sorabilirsin" dediği de rivayet olunur. İstanbul Şehir Hatları vapurları konusunda uzmandır. Kilometrelerce öteden bir vapur siluetine bakarak, onun adını, sınıfını, yapım yılını, hangi tersanede üretildiğini ve kaç kardeşi olduğunu rahatlıkla söyleyebilir.

OSMAN KADEMOĞLU 1944'te Ordu'da doğdu. İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nde mimarlık eğitimi aldı. 1969'da Türk Halk Sanatları Araştırma Derneği'ni kurdu. Anadolu'nun çeşitli yörelerinde halk mimarisi ve halk sanatları üzerine araştırma gezileri düzenledi. Araştırmacı arkadaşlarıyla birlikte 7 halk sa-

natı sergisi açtı. 1974'te Cumhuriyet'in 50. yılında Türkiye konulu fotoğraf yarışmasında birincilik ödülü kazanan ve iki kere Uluslararası Türk Folklor Kongresi'ne katılan yazarın; *Çeyiz Sandığı* ve *Denizlerin Güzelleri* adlı iki kitabı var. Ayrıca *Yörüklerde 3 Direkli Karaçadır*, *Yörük Yaşayışı ve Sanatı*, *Şarkışla Yöresinde Ortabacalı Evler*, *Güneydoğu Anadolu'da Açık Sofalı Evler*, *Gez Dünyayı Gör Konya'yı* kitabında "Konya El Sanatları" ve *Uygarlıklar Kapısı Urfa* kitabında "Şanlıurfa El Sanatları" konulu makaleleri bulunuyor. Özel ilgi alanı ise Karadeniz ve Ege kayıkları ile onları yüzdüren kahraman denizciler ve onların yaşanmış gerçek öyküleri.

FATİH KAHYA 1975'te İstanbul'da doğdu. İlk ve ortaöğrenimini bu şehirde tamamladı. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nü bitirdi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı'ndaki yüksek lisans eğitimini "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi" adlı teziyle tamamladı. *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık* adlı kitabı 2010 yılında Libra Kitap tarafından yayınlandı.

KAORİ KOMATSU Doktora diplomasını 1996'da Tokyo Üniversitesi'nden aldı. Halen Waseda Üniversitesi Eğitim Fakültesi Tarih-Coğrafya Bölümü'nde profesörlük görevini yapmaktadır. Yakınçağ Osmanlı denizciliği ve Türk-Japon ilişkiler tarihi üzerinde makaleleri ve kitapları vardır.

MURAT KORALTÜRK Marmara Üniversitesi İktisat Bölümü öğretim üyesidir. İktisat tarihçisi Murat Koraltürk sivil denizcilik tarihi ile ilgilenmektedir. *Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonu / Rahmi M. Koç Museum The Maritime Collection* (2011), *Türk Loydu Seyir Defteri* (2011), *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı* (2010), *101 Gemi*, (2008), *Kayıklardan Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı* (2008), *Şirket-i Hayriye (1851-1945)* (2007), *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi* (2005) ve *Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi / History of Turkish Pilotage* (2004) kitaplarının yazarıdır.

İBRAHİM AKIN KURTOĞLU 1967'de İstanbul Fatih'te doğdu. 1981'den itibaren Pertevniyal Lisesi'nde, 1984-1986 yılları arasında YTÜ Makina Mühendisliği'nde, 1987-1993 yılları arasında da İTÜ Elektrik Mühendisliği'nde eğitim gördü. 1993-1999 yıllarında bilgisayar donanım sektöründe hizmet verdikten sonra 1999-2005 yılları arasında akademik kitaplar, süreli yayınlar ve lisans/yüksek lisans tezleri hazırlama alanında çalıştı. 2005'den itibaren İstanbul tarihi ve özellikle kent içi ulaşım tarihi hususunda yaptığı kronolojik araştırmalar, çeşitli kitap ve dergilerde makale olarak yayınlandı. 2012 yılında İETT İdaresi için Omnibüsten Metrobüse ve Geçmişten Günümüze Toplu Ulaşım Araçları adlarında iki albüm çalışması hazırladı. İstanbul'un kara, deniz ve raylı sistemlerinin tarihçelerini kapsayan üç ayrı kronolojik kitap hazırlığı bulunmaktadır. İstanbul kent içi ulaşım tarihine ilişkin kapsamlı araştırmalar yapmak amacıyla 8 kent gönüllüsüyle bir araya gelerek çatısı altında toplandıkları İSAP, kurulum aşamasındadır. Evli ve bir kız çocuğu babasıdır.

MURAT MERİÇ 1972'de Çanakkale'de doğdu. Küçük yaşta plak dinleyerek başladığı "müzik çalışmaları", Milli Kütüphane'deki gazete koleksiyonunu keşfedince başka bir yöne kaydı. Kendini bildi bileli plak topluyor, dinliyor, tarihlerini araştırıyor, üzerlerine yazılar yazıyor ve bunları her tarafta dinletmekten keyif alıyor... 2006'da İletişim'den *Pop Dedik - Türkçe Sözlü Hafif Batı Müziği* adlı kitabı yayımlandı.

MUSTAFA NOYAN 1969'da İstanbul'da doğdu. Kendisini senelerdir "Suriçi'nden Bir Vapur Sevdalısı" tâbiriyle tanıtan Noyan, Boğaziçi'nin incisi Beylerbeyi'nde ve Fatih'te büyüdü. 1988'de Galatasaray Lisesi, 1994'te Boğaziçi Üniversitesi Rehberlik ve Psikolojik Danışmanlık Bölümü'nden mezun oldu. 1995'te Turizm Bakanlığı kursunu tamamlayarak profesyonel turist rehberliği yapma hakkı kazandı. Yaklaşık 20 senedir yerli ve yabancı ziyaretçilere İstanbul ve Boğaziçi turları düzenliyor, sokak sokak gezerek şehrin gizli kalmış köşelerini ve hatıralarını arıyor. 2010'dan beri Fatih Üniversitesi, İstanbul Meslek Yüksekokulu, Turizm Rehberliği Bölümü'nde part time öğretim görevlisi sıfatıyla dersler veren Mustafa Noyan, evli ve 2 çocuk babası. İstanbul Seyahat Araştırmaları Platformu (ISAP) kurucu üyesi.

ATİLLA ORAL Araştırmacı, yazar. 1962'de Kocaeli Karamürsel'de doğdu. Mimar Sinan Üniversitesi'ni bitirdi. Demkar Yayınevi kurucusu. Çeşitli gazete ve dergilerde tarih konusunda yayımlanmış araştırmaları mevcuttur. *Atatürk ve İktisadi Kalkınma, Kuva-yı Milliye, Üsküdar Faciası, Atatürk ve Kocaeli, Selim Sırrı Paşa, Atatürk'ün Sansürlenen Mektubu, Şakir Zümre, Nuri Killigil, Charles Harington* adlı araştırmaları kitap olarak yayımlanmıştır. Kurtuluş Savaşı konusunda araştırmalar yapmaktadır. Yayına hazırladığı derleme, çeviri ve hatıratlar: *Kocaeli Tarih ve Rehberi* (Rıfat Yüce), *Niyazi Yelkencioğlu* (Kurtuluş Savaşı Anıları), *Yörük Ali Efe* (Şükrü Oğuz Alpkaya), *Kazım Özalp* (Anılar-Belgeler), *İzmit Mutasarrıflığı* (Vital Cuinet), *Trakya'da Bir Savaş Fotoğrafçısı* (Herbert F. Baldwin).

OSMAN ÖNDEŞ 1931'de, baba tarafından dedesi Üsküplü ve Selanik'ten muhacir Kolağası Osman Sancakdar Efendi ve Hâfıze Fahriye Hanım'ın İstanbul, Üsküdar İmrahor'daki evinde doğdu. Ankara SBF'den ayrılarak Deniz Harp Okulu'na girdi. Bu okuldan dede ve baba mesleği olan bahriye zabiti olarak birincilikle mezun oldu. 1972'de gemi komutanı iken isteğe tâbi olarak istifaen emekli oldu. Öğrencilik yıllarından beri *Son Saat, Milliyet, Hürriyet, Günaydın, Dünya, Referans, Hayat Tarih Dergisi, Hayat Mecmuası* ve *Belgelerle Türk Tarihi, Atlas Tarih* gibi yayınlar başta omak üzere muhtelif gazetelerde ve dergilerde yüzlerce makalesi, araştırmaları ve *Günaydın* gazetesinde Cemal Dündar'ın resmettiği çizgi romanları yayınlandı. Eserleri; Boğaziçi Yayınları, Yağmur Yayınevi, Altın Kitaplar, Milliyet Yayınları, Hürriyet Yayınları, Aksoy Yayıncılık, Remzi Kitabevi, Şenocak Yayınları, İş Kültür Yayınları ve Timaş Yayınları gibi yayınevlerince neşredildi. İngiltere'de *Lloyd's of London Press, Informa, Seatrade, Shipbroker*; Yunanistan'da *Naftiliaki*; İsviçre'de *Internationale Journal des Transports* dergilerinin Türkiye temsilcisi olarak çalıştı ve bu sürelerde İngiltere'de Colchester ve Londra'daki merkezlerde temsilci olarak yeraldı. Sürekli basın kartı sahibi Osman Öndeş, Bahriye Nazırı ve Sultan Vahdeddin'in Seryaveri Avni Paşa ailesi mensupları tarafından kendisine emanet edilen "Avni Paşa'nın Hatıratı" ile tarihi ve vicdani bir perdeyi aralamaktadır.

MUSTAFA PULTAR 1960'ta Robert Kolej Mühendislik Okulu'ndan inşaat mühendisi olarak mezun olduktan sonra doktora eğitimini 1965'te ABD Princeton Üniversitesi'nde tamamladı. Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Bilkent Üniversitesi'nde profesör olarak çalıştı ve 2004'te emekli oldu. Türk deniz kültürünün farklı yönleriyle ilgili yazıları çeşitli dergilerde yayımlanmakta olup, bunların bazıları *Denizin Dili, Denizin Yazısı* adlı kitabında derlenmiştir. Ahmet Rasim Barkınay'ın *Adalar Denizi Kılavuzu*, Süleyman Nutkî'nin *Kamûs-i Bahrî* (Deniz Sözlüğü) adlı kitaplarının çeviriyazısını yaparak yayımlamıştır. *Yıldız Adları Sözlüğü* ve *Deniz Balıkları Sözlüğü* adlı eserleri bulunmakta olup halen kapsamlı bir deniz sözlüğü üzerinde çalışmaktadır.

ALİCAN SEKMEÇ 1968'de İstanbul'da doğdu. Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Akademisi Sinema-Televizyon Bölümü'nü bitirdi. Bir süre film ve çizgi film dublajı yaptı. 1985'te yönetmen Ömer Kavur'un desteğiyle reji asistanı oldu. Türk sinema tarihi üzerine başladığı sinema yazarlığını *Klaket*, *Geceyarısı Sineması*, *Antrakt*, *Altyazı*, *Sarmaşık Kültür*, *Sinema Türk*, *1453* gibi dergilerde sürdürdü. *Agos* gazetesinde ve *Cronicle* dergisinde sinema dışı biyografi yazıları yazdı. Antalya Altın Portakal Film Festivali'nde sergiler açtı. *Film Gibi Hayatlar: Sezer Sezin-Muhterem Nur* (2008), *Beyaz Güvercin: Nedret Güvenç* (2009), *Romantik: Muzaffer Tema* (2009), *Gülen Adam: Erol Günaydın* (2010), *Gülmekle Ağlamak Arasında: Ayşen Gruda* (2010), *Son Yeşilçam'lı: Mehmet Dinler* (2011), *Komediye Adanmış Bir Ömür: Halit Akçatepe* (2011), *Beyaz Kuğu: Hülya Koçyiğit* (2011), *Son Romantik: Ediz Hun* (2011), *Filmleriyle Cüneyt Arkın* (2011), *Türk Televizyon Dizileri 1974-2011* (2012) gibi 30'dan fazla sinema biyografi kitabı kaleme aldı. 1990'lı yılların başından itibaren televizyon dünyasında çalışmaya başladı. Birçok TV programında yönetmen ve yapımcılık yaptı. Halen biyografi yazarlığı ve televizyon yönetmenliği çalışmalarını sürdürmektedir.

OKTAY SÖNMEZ 1954'te Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun oldu. Uzak yol kaptanı. 1967-1969 D.B. Deniz Nakliyatı T.A.O. Genel Müdürlüğü'nün New York'taki acenteliğinde görevli iken New York University Marine Institute'deki öğrenimini tamamladı. Sürekli D.B. Deniz Nakliyatı T.A.O. Genel Müdürlüğü'nün gemilerinde ve yurtdışı uzak yol hatlarında çalıştı. 1977'de aynı kuruluşun ticaret müdürü, 1979'da genel müdür yardımcısı ve yönetim kurulu üyesi oldu. Profesyonel yaşamı süresince birçok uluslararası denizcilik forumunda ve konferansında Türk delegasyonlarında görev aldı. 1982'de emekli oldu ve aynı yıl kendisine ait ve halen uluslararası denizcilik piyasasında faaliyette olan İstanbul Maritime şirketini kurdu. Kendisinin dergilerde ve diğer yayın organlarında söyleşi ve yazıları yayımlanıyor. Oktay Sönmez'in bugüne kadar biri İngilizceye çevrilen, on iki kitabı yayımlandı.

RÜŞTÜ TEZCAN 1957 doğumlu. İstanbul Erkek Lisesi ve İTÜ Makine Fakültesi Endüstri Mühendisliği Bölümü mezunu. İTÜ İşletme Mühendisliği Bölümü'nde yüksek lisans yaptı. 1982'de yapılan bir mavi yolculuktan sonra "hayatı değişti". Bir grup arkadaş bu işi daha sık ve ucuza yapabilmek için bir tekne yaptırdılar ve bu teknenin borçlarını ödeyebilmek için yat işletmecisi olmak durumunda kal-

dılar. O da Sarıkamış'taki askerlikten sonra kemiklerini ısıtmak için bir yıllığına 1985'te Bodrum'a gelip bu işte çalışmaya başladı. O zamandan beri, kısa bir İstanbul macerası dışında Bodrum'da yaşıyor. Bir süredir Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Kent Konseyi, Bodrum küçük Millet Meclisi gibi oda ve kurumlardaki ve çeşitli platformlardaki faaliyetleri asıl iştigal konusu olmuş durumda.

ERTAN ÜNAL Gazeteci, yazar. 1943'te Gebze'de doğdu. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ne bağlı Gazetecilik Enstitüsü'nü bitirdi. Gazetecicilik mesleğine 1961'de *Son Havadis* gazetesinde başladı. Daha sonra sırasıyla *Yeni Sabah*, *Akşam*, *Hürriyet* gazeteleri ile Hürriyet Haber Ajansı'nda çeşitli kademelerde yönetici olarak çalıştı. Özellikle İstanbul'u çeşitli yönlerinden konu alan araştırmaları, çalıştığı gazeteler ve *Hayat Tarih*, *Yıllarboyu Tarih* ve popüler tarih dergilerinde yayınlandı. Türkiye Gazeteciler Cemiyeti'nin düzenlediği yarışmalarda çeşitli tarihlerde dört kez inceleme dalında yılın gazetecisi seçilerek, bir kez de mansiyona layık görülerek ödüllendirildi. Emekliye ayrıldıktan sonra gemiler ilgi odağı oldu. Halen *Atlas Tarih* dergisinde makaleleleri yayınlanmaktadır.

EROL ÜYEPAZARCI 1938'de İstanbul'da doğdu. Pertevniyal Lisesi'ni ve 1962'de İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Fakültesi'ni bitirdi. 1967-1996 arasında Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'nda önce mühendis, sonra orta ve üst düzey yönetici olarak çalıştı. Bibliyofili ile bibliyomani arasındaki ince çizgi üzerinde yürüyen bir kitap çokseveridir. Geç dönem Osmanlı Tarihi, İstanbul Tarihi, astronomi ve polisiye roman ilgilendiği alanlardır. Telif eserleri arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından bastırılan *II. Mahmud'un İstanbul'u - Bostancıbaşı Sicilleri* (1992) ve *Kandilli, Vaniköy, Çengelköy-Mekanlar ve Zamanlar* (1993) adlı kitapları yanında *Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'nın Öyküsü* (1995, ikinci baskı 2005) ve Türkiye'de polisiye romanın gelişimini anlatan *Korkmayınız Mister Sherlock Holmes-Türkiye'de Polisiye Romanın 125 Yıllık Öyküsü (1881-2006) I-II* adlı kitapları vardır. Son kitabı ile 2007 Memet Fuat Ödülü'nü kazanmıştır. *Fransa'da İlk Daimi Türk Elçisi Esseyid Ali Efendi* (1997, Maurice Herbette), *Osmanlı Basını'nın Doğuşu ve Blak Bey Ailesi* (1998), *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul* (1999, Paul Fesch), *1875'de Türkiye'de Halk Giysileri-Elbise-i Osmani* (1999, Osman Hamdi Bey), *Osmanlılardan Önce Anadolu* (2000, Claude Cahen), *İzmir Gezisi - Antoine Galland'ın Bir El Yazması* (2003) ve *Türkiye'de Balık ve Balıkçılık* (2006, Karekin Deveciyan) gibi çevirileri de yayınlanmıştır. Raif Nezihi'nin *İzmir'in Tarihi* (2001) ile Ebüssüreyya Sami'nin *Türklerin Sherlock Holmes'i Amanvermez Avni'nin Maceraları I-II* (2006) adlı eserlerini de yayına hazırlamıştır.

ARZU VARLI 1978'de Kiğı'da doğdu. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'nden 2000'de mezun oldu. 2010'da Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Bilim Dalı'nda doktor unvanı aldı. Halen Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi'nde öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. İktisat Tarihi, İktisadi Doktrinler ve Sistemler derslerini vermektedir.

"Fatih Sultan Mehmed gemilerini
Karadan yürüttü ya
Deniz kaçkını bir ulusun
Çocuklarıyız biz o gün bugün
Toprakçıl bir çapadır
Denizyollarının arması bile
Ama dilimizde yine de en ürpertili kelime deniz"

CEMAL SÜREYA

"Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz" sözü, genellikle sıkıcı bir ders kitabı nakaratından ibaret kalıyor veya jeopolitik "koz" olarak anılıyor. Bereket versin, o üç denize -aslında bütün denizlere- tutkuyla bakanlar, o denizlerle kucaklaşan gemilere, vapurlara, teknelere vurgun olanlar da var! *İskeleye Yanaşan...*, onların, denizi ve gemileri bir yurt olarak sevenlerin kitabıdır.

Denizcilik tarihinin kimi efsaneleşmiş olayları... Şu meşhur "kabotaj" konusu... Türlü çeşitli kayıklar, gemiler, vapurlar... İstanbul'un, İzmir'in vapurları, balıkları... Posta gemilerinden Bodrum'un Mavi Yolculuğu'na deniz yolculuğu... Maket modellerinden "gerçeklerine", gemiler yapmak... Süvarilerden fener bekçilerine, denizciler ve denizcilik kültürü... Edebiyat, müzik ve sinemada deniz ve gemiler...

Gökhan Akçura, Sezar Atmaca, Orhan Berent, Ömer Bozkurt, Ali Bozoğlu, Ali Can, Kerem Coşkuner, Mahir Ünsal Eriş, Çimen Günay-Erkol, Süleyman Faruk Göncüoğlu, Ahmet Güleryüz, Avadis Hacınlıyan, Osman Kademoğlu, Fatih Kahya, Kaori Komatsu, Murat Koraltürk, İbrahim Akın Kurtoğlu, Murat Meriç, Mustafa Noyan, Atilla Oral, Osman Öndeş, Mustafa Pultar, Ali Can Sekmeç, Oktay Sönmez, Rüştü Tezcan, Ertan Ünal, Erol Üyepazarcı ve Arzu Varlı'nın katkılarıyla.

28.50
0866963
ARS

iletişim

ISBN-13: 978-975-05-1195-0
9 789750 511950